Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2588**

15. Wahlperiode 03. 03. 2004

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

1. zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 15/1153 Nr. 2.33 –

Mitteilung der Kommission
Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Neue Formen der Finanzierung Interoperabler elektronischer Mautsysteme
Vorschlag für eine Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft
– KOM (2003) 132 endg.; Ratsdok. 8893/03 –

2. zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 15/1547 Nr. 2.128 –

Vorschlag für eine Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge
– KOM (2003) 448 endg.; Ratsdok. 11944/03 –

A. Problem

Zu Nummer 1

Die Kommission hat einen Vorschlag für eine Richtlinie vorgelegt, zu dem Ergänzungen und Klarstellungen erforderlich sind.

Zu Nummer 2

Die Kommission hat einen Vorschlag für eine Richtlinie vorgelegt, bei dem bezüglich der Methodik zur Berechnung der Wegekosten und der Zweckbindung der Gebühreneinnahmen die Erhaltung der nationalen Handlungsspielräume, welche die geltende Richtlinie einräumt, sichergestellt werden soll.

B. Lösung

Zu Nummer 1

Einstimmige Annahme der Entschließung

Zu Nummer 2

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimme der Fraktion der FDP bei Nummer 2 der Entschließung und Enthaltung der Fraktion der FDP bei den übrigen Punkten der Entschließung

C. Alternativen

Zu Nummer 1

Keine

Zu Nummer 2

Annahme der Entschließung mit Ausnahme ihres Punktes 2.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 15/1153 Nr. 2.33 – folgende Entschließung anzunehmen:

   „1. Der Richtlinienvorschlag der Kommission über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft verfolgt grundsätzlich einen zukunftsweisenden Lösungsansatz für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren. Besonders hervorzuheben ist, dass die Kommission langfristig die Einführung der Satellitentechnik zur Entgelterhebung vorschlägt.

   2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, sich im Rat der Verkehrsminister für folgende Ergänzungen bzw. Klarstellungen des Richtlinienvorschlags einzusetzen:

      2.1 Der Betrieb von Mautsystemen mit überwiegend lokaler Verkehrsbedeutung sollte vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden.

      2.2 Auch satellitengestützte Mauterhebungssysteme werden in Zukunft nicht ohne geeignete Nahbereichstechnik auskommen. So werden für die Bestückung von Kontrollstellen oder für lokal begrenzte Mauterfassungen auf Brücken oder in Tunnelbereichen wirtschaftlich sinnvolle Systeme in Anwendung kommen müssen.

      2.3 Neben den in der Gemeinschaft bereits eingeführten Nahbereichssystemen sollte auch die Infrarottechnik, die ein wichtiger Bestandteil des deutschen LKW-Mauterhebungssystems wird, als zulässige technische Komponente in den Vorschlag aufgenommen werden. Die auf dieser Technologie beruhende Nahbereichssysteme sollten im Rahmen der Richtlinie klar definiert werden.

      2.4 Um erhebungsbedingten Staus vor lokalen Mautstellen entgegenzuwirken, sollten spätestens 2005 in jeder Mautstelle ausreichend Spuren vorrangig für die elektronische Mauterhebung vorgehalten werden. Dabei müssen lokalen Gegebenheiten in Form von Ausnahmetatbeständen Berücksichtigung finden.

      2.5 Es ist unbedingt notwendig, die Merkmale des europäischen Mautdienstes in der Richtlinie zu konkretisieren, um eine klare Orientierung für die Standards für die Mitgliedstaaten wie auch für die Betreiber sowie für die Industrie vorzugeben. Diese Vorgabe sollte sich an den Grundsätzen der europäischen Forschungsprojekte CARDME IV, CESARE II und III, INITIATIVE und VERA erfolgen.“;

2. in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 15/1547 Nr. 2.128 – folgende weitere Entschließung anzunehmen:

   „Der Deutsche Bundestag begrüßt grundsätzlich die Ziele des Richtlinienentwurfs der Kommission, durch die Revision der Eurovignetten – Richtlinie zu einem einheitlichen und verbesserten Rechtsrahmen für die Erhebung von Straßenbenutzungs- und Mautgebühren zu gelangen.

   Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
   im Verkehrsministerrat darauf zu achten, dass insbesondere bei der Methodik

zur Berechnung der Wegekosten und der Zweckbindung der Gebühreneinnahmen für den Verkehrssektor die nationalen Handlungsspielräume, die die geltende Richtlinie einräumt, erhalten bleiben.

1. In diesem Sinne ist die Zulässigkeit der Anlastung aller Wegekosten nach dem Prinzip der Vollkostendeckung – inklusive der Kapitalkosten – auch für die Zukunft als Grundlage zur Ermittlung der Wegekosten unverzichtbar. Ähnliches gilt auch für die regelmäßige Berücksichtigung der strukturellen Instandhaltungskosten.
2. Die Verwendung der Einnahmen sollte entsprechend den bisherigen Spielräumen der geltenden Richtlinie den Mitgliedstaaten überlassen bleiben.
3. Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips sollte auf die Einrichtung einer europaweiten unabhängigen Infrastrukturaufsichtsbehörde verzichtet werden.“

Berlin, den 1. März 2004

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Uwe Beckmeyer**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Uwe Beckmeyer

I. Überweisung

1. Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 15/1153 Nr. 2.33 (KOM (2003) 132 endg.; Ratsdok. 8893/03) wurde gemäß § 93 Abs. 1 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Beratung überwiesen.
2. Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 15/1547 Nr. 2.128 (KOM (2003) 448 endg.; Ratsdok. 11944/03) wurde gemäß § 93 Abs. 1 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit und den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

1. Themen der Vorlage Ratsdok. 8893/03 sind leistungsfähigere Finanzierungs- und Verwaltungsinstrumente im Dienste der Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie ein Richtlinienvorschlag zur Schaffung eines europäischen Mautdienstes.
2. Thema der Vorlage Ratsdok. 11944/03 ist die Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit** hat die Vorlage Ratsdok. 11944/03 in seiner 32. Sitzung am 24.September 2003 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Vorlage Ratsdok. 11944/03 in seiner 31. Sitzung am 22. Oktober 2003 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Vorlagen in seiner 20. Sitzung am 22. Oktober 2003 beraten. Die Koalitionsfraktionen haben zu den beiden Vorlagen jeweils einen Antrag eingebracht; den Antrag auf Ausschussdrucksache 15(14)338 zu der Vorlage Ratsdok. 8893/03 und den Antrag auf Ausschussdrucksache 15(14)337 zu der Vorlage Ratsdok. 11944/03. Der Inhalt der Anträge ergibt sich aus der Beschlussempfehlung.

Der Antrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)338 wurde vom Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einstimmig angenommen; die Unterrichtung durch die Bundesregierung wurde zur Kenntnis genommen. Der Antrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)337 wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der CDU/CSU angenommen; Punkt 2 des Antrags wurde gegen die Stimme der Fraktion der FDP angenommen, die übrigen Punkte wurden bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP angenommen; die Unterrichtung durch die Bundesregierung wurde zur Kenntnis genommen.

Die **Fraktion der SPD** betonte, es sei wichtig, dass sich der Nutzer bei den Systemen zur Mauterhebung mit nur einem Gerät in ganz Europa ohne größere Komplikationen bewegen könne. Bei regionaler Mauterhebung im Rahmen von PPP-Projekten müsse es dem Betreiber möglich sein, eine Erfassung mit einer lokal einsetzbaren Technologie vornehmen zu können. Was die Frage der Anlastung aller Wegekosten betreffe, könne es nicht angehen, dass nur solche Autobahnabschnitte erfasst würden, die jünger als 15 Jahre seien. Die Vollkostendeckung einschließlich der Deckung der Kapitalkosten sei unverzichtbar. Einer zusätzlichen Bürokratie in Form einer Infrastrukturaufsichtsbehörde auf EU-Ebene stehe man – auch im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip – sehr skeptisch gegenüber. Was die Verwendung der Einnahmen aus der Maut betreffe, solle man sich nationale Spielräume nicht verbauen lassen.

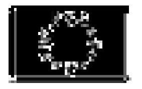
Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte die Vorschläge der EU-Kommission. Sie betonte die Forderung nach einer europaweiten Kompatibilität von Mauterfassungsgeräten. Wenigstens die Geräte der nächsten Generation müssten miteinander kompatibel sein. Auch bei städtischen Mautsystemen benötige man kompatible Systeme. Die Kommission schlage vor, die Einnahmen aus der Maut dem System, in dem sie erzielt würden, wieder zuzuführen, was in Deutschland bislang nicht der Fall sei. Man unterstütze diesen Vorschlag der Kommission.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** vertrat die Auffassung, da der Verkehr grenzüberschreitend sei, müsse zumindest die Technik der Mauterhebung grenzüberschreitend kompatibel sein. Man habe aber Zweifel, ob es sinnvoll sei, bei Mautsystemen mit eindeutig lokaler Bedeutung die eingesetzten Erhebungsmethoden durch die EU reglementieren zu lassen. Was die Verwendung der Einnahmen aus der LKW-Maut ausschließlich für den Verkehrsträger Straße betreffe, sei eine Überreglementierung durch die EU nicht zielführend. Die Mitgliedstaaten müssten Spielräume bei der Entscheidung über die Verwendung der Mittel haben.

Die **Fraktion der FDP** zeigte sich verwundert, dass die Kommission einerseits die Satellitentechnik präferiere, sie aber die Mikrowellentechnik bis 2008 noch zulassen wolle und zugleich vorschlage, dass deren Anwendung dann bis 2012 beendet werden müsse. Dies bedeute, dass dann auch die LKW wieder umgerüstet werden müssten. Sie sei der Auffassung, dass Mauteinnahmen nicht in den allgemeinen Haushalt fließen dürften und begrüße den Vorschlag der Kommission, die Mittel nur zweckgebunden für den Verkehr einzusetzen. Die Forderung, dass die Mittel erst in den allgemeinen Haushalt fließen sollten, könne man nicht mittragen.

Berlin, den 1. März 2004

Uwe Beckmeyer
Berichterstatter



RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 2. Mai 2003 (06.05)
(OR. fr)

8893/03

Interinstitutionelles Dossier: 2003/0081 (COD)

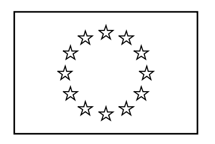
TRANS 125
ECOFIN 114
CODEC 562

VORSCHLAG

Absender:	Die Kommission
vom:	23. April 2003
Betr.:	– Mitteilung der Kommission: "Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Neue Formen der Finanzierung - Interoperable elektronische Mautsysteme" – Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Frau Patricia BUGNOT, Direktorin, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Kommission.

Anl.: KOM(2003) 132 endg.



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.4.2003
KOM(2003) 132 endgültig

2003/0081 (COD)

-

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes:

Neue Formen der Finanzierung
Interoperable elektronische Mautsysteme

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft

INHALTSVERZEICHNIS

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes:

Neue Formen der Finanzierung
Interoperable elektronische Mautsysteme

Eine wettbewerbsfähige Wirtschaft ohne leistungsfähige Verkehrsnetze gibt es nicht. Die als Ziel der Gemeinschaftspolitik seit zehn Jahren anerkannte Einführung und gute Funktion des transeuropäischen Verkehrsnetzes bildet eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des Binnenmarkts und die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität in einer erweiterten Union. Trotzdem leidet das Netz an einem starken, aber ungleich verteilten Wachstum, während gleichzeitig die nachhaltige Entwicklung immer wichtiger wird und allmählich die Netze der künftigen Mitgliedstaaten einbezogen werden müssen. Immer mehr Verkehrsinfrastrukturen geraten in Finanznot, weil weder genügend Finanzmittel noch ein für Investitionen günstiger Rahmen vorhanden sind.

Die Kommission hat bereits im Weißbuch *„Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“*[1] auf das offenkundige Ungleichgewicht zwischen den verkündeten Zielen und den der Europäischen Union zur Verfügung stehenden Mitteln hingewiesen. Die Mittel, die die Mitgliedstaaten und die Union für die Entwicklung dieser Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung stellen, erweisen sich als unzureichend. Es ist schon paradox, dass der EG-Vertrag der Gemeinschaft die Zuständigkeit für die Festlegung von Leitlinien für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes übertragen hat, ohne dass sie aber die Mittel erhielte, um diese Aufgabe wirklich durchzuführen.

Die Möglichkeit, kurzfristig eine wesentliche Erhöhung der für solche Infrastrukturvorhaben bestimmten öffentlichen Gelder zu erreichen, scheint heute angesichts der Auswirkungen der gegenwärtigen Konjunkturschwäche und der Haushaltszwänge eher gering zu sein. Die Mitgliedstaaten setzen andere Prioritäten für die Verwendung dieser öffentlichen Gelder, obwohl die Bürger und Unternehmen der Union täglich konkret unter dem zunehmenden Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern und unter einem Netz leiden, das für die wachsende Mobilität nicht mehr ausgelegt ist. Für bestimmte Kategorien von Vorhaben können öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Ergänzung der öffentlichen Finanzierung ins Auge gefasst werden. Derzeit gibt es jedoch zu viele Unsicherheiten bezüglich der zu verwirklichenden Vorhaben – vor allem für grenzüberschreitende Eisenbahnstrecken – und bezüglich der Verkehrspolitik überhaupt. Die Privatwirtschaft hat nicht genügend Vertrauen, um sich mit einer Finanzierung dieser Vorhaben einzulassen. Außerdem funktionieren öffentlich-private Partnerschaften meist nur mit einer umfassenden finanziellen öffentlichen Unterstützung, die aus Subventionen oder Garantien besteht.

Es ist jedoch nicht von der Hand zu weisen, dass der Erfolg der Erweiterung auch von der Verwirklichung eines Netzes von Verkehrsinfrastrukturen abhängt, durch die die innerhalb der fünfzehn Ländern und an den Grenzen zu den neuen Mitgliedstaaten fehlenden Bindeglieder ergänzt werden können, damit die Vorteile eines einheitlichen europäischen Raums voll zum Tragen kommen. Dies erfordert nicht nur die Modernisierung und den Bau neuer Infrastrukturen in diesen Ländern, sondern auch in den derzeitigen Mitgliedstaaten der

---

1 KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

Union, da viele Vorhaben immer noch nicht verwirklicht sind und sich neue Verkehrsflüsse sowie Verbindungen (an denen großer Mangel herrscht) zwischen diesen beiden Zonen entwickeln werden.

Die Frage der Finanzierung dieser neuen Infrastrukturen dürfte eine der wichtigsten Herausforderungen im Zusammenhang mit der Erweiterung sein.

In der Zwischenzeit bis zur Verwirklichung all dessen muss dafür gesorgt werden, dass die Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturbenutzung nicht zu Lasten des Verkehrsflusses geht. Daher sollte sichergestellt werden, dass die Mautsysteme interoperabel sind.

Diese Mitteilung macht den Stand der Infrastrukturen des transeuropäischen Netzes und ihrer Finanzierung deutlicher und zeigt die Notwendigkeit auf, unverzüglich ergänzende Maßnahmen im Hinblick auf einen effizienteren Einsatz der für die transeuropäischen Infrastrukturen bestimmten Mittel zu treffen. Diese Maßnahmen umfassen **zwei große Pfeiler**:

- **Bessere Koordinierung der öffentlichen und privaten Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes,**
- **Schaffung eines leistungsfähigen europäischen Mautdienstes.**

Diese Maßnahmen müssen dazu beitragen, den politischen Rahmen langfristig stabiler zu machen und die Voraussetzungen für die Finanzierung von Großvorhaben des transeuropäischen Netzes zu schaffen. Im Anschluss an den Europäischen Rat von Brüssel vom 20. und 21. März 2003 wird durch die Vorlage eines Rechtsakts zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die LKW-Besteuerung („Eurovignette“) bis Juni 2003 ein gemeinschaftliches Herangehen an die Frage der Infrastrukturentgelte ermöglicht und werden die Bedingungen für die im Weißbuch „Verkehr“ vorgesehene Querfinanzierung festgelegt. Der „europäische Mautdienst“ wird allen, die auf den transeuropäischen Straßennetzen unterwegs sind, ein einheitliches Abonnement anbieten, auf dessen Grundlage neue Dienste erbracht werden können.

TEIL I: LEISTUNGSFÄHIGERE FINANZIERUNGS- UND VERWALTUNGSINSTRUMENTE IM DIENSTE DER ENTWICKLUNG DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

Einleitung

Die Politik der transeuropäischen Netze wurde durch den 1993 in Kraft getretenen Vertrag von Maastricht zur Angelegenheit der Gemeinschaft erhoben. Die Anbindung und Interoperabilität der Netze wird darin zum Ziel erklärt, damit Europa vollständig in den Genuss der Vorteile eines gemeinsamen Raumes ohne Grenzen gelangt. In diesem Zusammenhang wurde die Gemeinschaft beauftragt, eine Reihe von Leitlinien aufzustellen, in denen die Ziele, die Prioritäten und die Grundzüge der im Bereich der transeuropäischen Netze in Betracht gezogenen Aktionen erfasst werden[2]. Dieses Vorhaben nahm vor allem mit der Annahme der Entscheidung 1692/96/EG[3] über entsprechende Leitlinien für den Verkehrsbereich konkrete Formen an. Hauptziel dieser Politik war – und ist – die Schaffung der noch fehlenden Bindeglieder in den großen Infrastrukturnetzen, um die noch bestehenden Hindernisse für einen freien Verkehr von Personen und Waren (Verkehr), von Strom und Gas (Energie) und von Ideen (Telekommunikation) zu beseitigen. In Anbetracht der bedeutenden Unterschiede gegenüber den Bereichen Energie und Telekommunikation bezieht sich diese Mitteilung jedoch nur auf das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V).

Die heutigen Lücken im Verkehrsnetz sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die Planung bis in die jüngste Zeit hinein auf einzelstaatlicher Ebene erfolgte. Dabei wurden transeuropäische Aspekte nicht immer gebührend berücksichtigt. Dieses mangelnde gesamteuropäische Herangehen zeigt sich heute im Fortbestehen von Hemmnissen für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes[4]. Das Weißbuch „Verkehr“[5] hat in diesem Zusammenhang deutlich gemacht, dass die bestehenden Rückstände bei der Verwirklichung geplanter Vorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes einer der Hauptgründe für Engpässe und Probleme auf den großen europäischen Verkehrsachsen sind. Die bevorstehende EU-Erweiterung, die zwangsläufig zu einem bedeutenden Verkehrsanstieg[6] auf einer zum Teil veralteten Straßen- und Schieneninfrastruktur mit schon heute unzureichenden Kapazitäten führen wird, macht die Schließung der noch bestehenden Lücken im Verkehrsnetz erst recht notwendig. Zehn Jahre nach dem

---

[2] Artikel 155 EG-Vertrag.

[3] Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes – ABl. L 228 vom 9.9.1996.

[4] Die Schließung des Mont-Blanc-Tunnels infolge des Unfalls vom 24. März 1999 und der Mangel an geeigneten Verkehrsalternativen insbesondere im Eisenbahnverkehr ist typisch für diese Situation, die sich durch einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts nachteilig auf die Wirtschaft im Aosta-Tal (und auf Italien insgesamt) ausgewirkt hat.

[5] KOM(2001) 370.

[6] Im Weißbuch wird von einer tendenziellen Zunahme des Personenverkehrs um 24 % und des Güterverkehrs um 38 % im Zeitraum 1998–2010 in den fünfzehn heutigen Mitgliedstaaten der Union ausgegangen. Wenn nichts unternommen wird, um die Nachfrage besser zu verteilen, dürfte der Anstieg im LKW-Verkehr etwa 50 % erreichen. Die Verkehrszunahme kann innerhalb der neuen Mitgliedstaaten und zwischen ihnen und der heutigen Union leicht das Doppelte betragen, wenn man vor allem die Umsiedlung von Industrieunternehmen mit einem großen Arbeitskräftebedarf in diese Länder berücksichtigt.

Inkrafttreten des Vertrags von Maastricht und fast ebenso viele Jahre nach dem Europäischen Rat von Essen tritt der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf der Stelle. Die Gründe dafür sind vielfältig, zu nennen sind aber vor allem:

– der mangelnde politische Wille der Entscheidungsträger in den Mitgliedstaaten, die der transeuropäischen Bedeutung dieser Vorhaben nicht ausreichend Rechung tragen;

– unzureichende Finanzmittel für das transeuropäische Verkehrsnetz sowohl seitens der öffentlichen Hand (Mitgliedstaaten, Gemeinschaft) als auch seitens der Privatwirtschaft, während die Möglichkeiten der öffentlich-privaten Partnerschaft nicht ausgeschöpft werden;

– Zersplitterung der Zuständigkeiten für diese Projekte auf zahlreiche Stellen, wodurch es zu ernsthaften Schwierigkeiten bei der Mittelkoordinierung und der Projektverwaltung kommt;

Diese Mitteilung soll einerseits einen Überblick über den Stand der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen geben, einige Möglichkeiten aufzeigen, wie die Wirksamkeit dieser Finanzmittel verbessert werden könnte, und andererseits die Diskussion unter den Beteiligten anfachen, bei der darum geht, welche Mittel künftig erforderlich sein werden, um ein effizientes Verkehrsnetz zu gewährleisten, von dem die Wettbewerbsfähigkeit der erweiterten Union in den kommenden Jahrzehnten zu einem großen Teil abhängen wird.

1. FINANZIERUNG DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES: GEGENWÄRTIGE SITUATION

Der Gemeinschaft sind neue Zuständigkeiten im Bereich der Planung der transeuropäischen Netze übertragen worden, ohne dass jedoch entsprechende finanzielle Vorkehrungen zur Verwirklichung dieser Netze getroffen worden wären. Gleichzeitig haben die Mitgliedstaaten – ungeachtet ihrer Absichtserklärungen – aufgrund der Haushaltslage Schwierigkeiten bei der Finanzierung der Infrastrukturen, die in der Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt wurden, insbesondere bei grenzübergreifenden Streckenabschnitten. Angesichts der großen Bedeutung, die der Verwirklichung dieser Infrastrukturen zukommt, ist es daher notwendig, einen Rahmen zu schaffen, der sich besser zur Lösung dieser Finanzierungsprobleme eignet. Die durchaus vorhandenen Mittel – insbesondere öffentliche Mittel (darunter auch die der Gemeinschaft) – werden oft unzureichend koordiniert, was ihre Wirksamkeit beeinträchtigt, wogegen private Investitionsmittel nur in ausgewählte Vorhaben fließen und in keinem Verhältnis zu den für die Verwirklichung des Netzes tatsächlich benötigten Geldern stehen.

1.1. Ein Netz ohne Finanzierung

Die Verwirklichung der Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes scheitert heute in erster Linie an ihrer Finanzierung. Allein die geschätzten Kosten des transeuropäischen Verkehrsnetzes belaufen sich auf etwa 350 Milliarden Euro für alle bis 2010 zu realisierenden Projekte, zu denen aber noch mehr als 100 Milliarden Euro für die künftigen Mitgliedstaaten hinzukommen. Während die Ziele, die sich die Union bei der Entwicklung der transeuropäischen Netze gesetzt hat, mit Recht als ehrgeizig bezeichnet werden können, bleiben die Ergebnisse weit hinter den Erwartungen zurück: der Realisierungsanteil bei den vorrangigen Vorhaben im Verkehrsbereich erreichte Ende 2001 nicht einmal 25 % der für diese Projekte veranschlagten Gesamtinvestitionen. Nur drei der vierzehn von den Staats- und Regierungschefs im Dezember 1994 in Essen beschlossenen vorrangigen Projekte wurden tatsächlich abgeschlossen[7], und von den elf verbleibenden Projekten sind einige noch nicht einmal über die Phase der Voruntersuchungen hinausgekommen. Die größten Rückstände gibt es bei den grenzübergreifenden Abschnitten dieser Projekte, die gegenüber den innerstaatlichen Streckenabschnitten weniger rentabel sind und als weniger wichtig angesehen werden. Dies gilt besonders für die Vorhaben in den Alpen und in den Pyrenäen[8].

Die Mitgliedstaaten, die in den achtziger Jahren noch durchschnittlich 1,5 % des BIP in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur steckten, geben dafür heute weniger als 1 % des BIP aus[9]. Der Beitrag der Mitgliedstaaten zu den verschiedenen Projekten des transeuropäischen Verkehrsnetzes beläuft sich auf etwa 15–20 Mrd. € pro Jahr. Dieses Finanzierungsvolumen ist somit auf Dauer völlig unzureichend, um bis 2010

---

7 Die feste Öresund-Querung zwischen Schweden und Dänemark, der Flughafen von Mailand-Malpensa und der Ausbau der Eisenbahnstrecke Cork-Dublin.

8 Siehe den Bericht des Haushaltsausschusses des Europäischen Parlaments über den Vorschlag der Kommission zur Änderung der TEN-Finanzierungsverordnung. Berichterstatter: Franz Turchi.

9 Insgesamt für alle Verkehrsinfrastrukturen.

alle vorgesehenen Projekte verwirklichen zu können, ganz abgesehen davon, dass der durch die Erweiterung entstehende Neubedarf hier noch gar nicht berücksichtigt ist. Angesichts des gleichzeitig sehr stark wachsenden Mobilitätsbedarfs und der Bedeutung des Verkehrs für das Funktionieren der Volkswirtschaften überrascht diese mangelnde Bereitschaft zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen.

Überdies beteiligt sich neben den Mitgliedstaaten auch die Gemeinschaft an der Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Ergänzend zu den Aufgaben, die ihr bei der Festlegung der unterschiedlichen Bestandteile des transeuropäischen Netzes übertragen wurden, ist die Gemeinschaft nämlich auch für die finanziellen Aspekte zuständig. Deshalb gibt es eine Haushaltslinie für die transeuropäischen Netze und zur Durchführung die Verordnung (EG) Nr. 2236/95, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1655/99 des Europäischen Parlaments und des Rates, über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze, nachfolgend zur Vereinfachung als die „Finanzierungsverordnung“ bezeichnet, die der Unterstützung der Projekte von gemeinsamem Interesse sowie der Anfertigung von Studien und der Ausführung der Arbeiten dienen. Diese Kofinanzierung erfolgt im Wesentlichen durch direkte Zuschüsse, wenngleich die TEN-Finanzierungsverordnung auch Kreditbürgschaften und Zinszuschüsse vorsieht. Parallel dazu beteiligt sich die Gemeinschaft auch über die Strukturfonds (Kohäsionsfonds und EFRE) an der Finanzierung dieser Netze. Im Hinblick auf die Verbindungen innerhalb der künftigen Mitgliedstaaten wird mit Hilfe des strukturpolitischen Instruments zur Vorbereitung auf den Beitritt zum Ausbau der Netze in diesen Ländern beigetragen. Alles in allem beläuft sich die finanzielle Beteiligung der Europäischen Union (alle Instrumente außer Kredite der Europäischen Investitionsbank) im Zeitraum 2000–2006 auf 20 Milliarden Euro[10]. Es wird deutlich, dass der Beitrag der Gemeinschaft nur einen (sehr) geringen Anteil des Finanzbedarfs deckt und sich als völlig unzureichend erweist, um zum Netzausbau beizutragen.

In Anbetracht dieser Tatsachen offenbart sich, dass die Haushaltsmittel, die von den Mitgliedstaaten für Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz bereitgestellt werden, wie auch die von der Union beigesteuerten Mittel unzureichend sind. Um es klar und deutlich zu sagen: mit dem gegenwärtigen Investitionsrhythmus würde es fast 20 Jahre dauern, um die für 2010 geplanten Vorhaben abzuschließen. Zu den neuen Prioritäten, die seit dem Beginn der Politik der transeuropäischen Netze hinzugekommen sind, gehören auch die Vorhaben im Zusammenhang mit der Erweiterung, bei denen es nicht nur um den (Wieder-) Aufbau oder Ausbau der Netze in den neuen, sondern auch in den heutigen EU-Mitgliedstaaten geht, sowie um die Anbindung dieser beiden Gebiete. Als neues Element ist darüber hinaus auf die Notwendigkeit hinzuweisen, einen Beitrag zur effektiven Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu leisten, indem Investitionen verstärkt auf diese Verkehrsträger ausgerichtet werden, wie es der Europäische Rat in Göteborg gefordert hat. Hinzu kommt die Notwendigkeit, die Verwirklichung der Wissensgesellschaft zu fördern und dazu die Verkehrsnetze nach dem Beispiel des Projekts „GALILEO“ für den Einsatz der neuen Technologien vorzubereiten.

---

[10] Der TEN-V-Haushalt ist für den Zeitraum 2000–2006 mit lediglich 4,17 Mrd. € ausgestattet, was in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Finanzbedarf dieses Netzes steht.

Während der Mobilitätsbedarf wächst, tritt man bei der Schaffung neuer und insbesondere grenzübergreifender Verkehrsinfrastrukturen offenbar auf der Stelle. Diese Verkehrspolitik verfolgt zwar ehrgeizige Ziele beim Bau neuer Infrastrukturen, die zur Verwirklichung der Vorhaben verfügbaren Finanzmittel bleiben jedoch ungenügend. Wie bereits im Weißbuch über die Verkehrspolitik deutlich hervorgehoben wurde, kann eine solche Situation, wenn sie auf Dauer fortbesteht, schwere Auswirkungen auf die Sicherheit, die Umwelt und die Lebensqualität der Anwohner haben und die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Produktionssystems im künftigen erweiterten Europa beeinträchtigen.

1.2. Die Koordinierung der öffentlichen Mittel muss verbessert werden

Neben der Suche nach neuen Finanzierungsmöglichkeiten ist eines der Hauptprobleme bei der Verwirklichung dieser Großvorhaben zweifellos die mangelnde Koordinierung der unterschiedlichen öffentlichen Mittel. Diese Koordinierung ist deshalb problematisch, weil dabei ein zerbrechliches Gleichgewicht zwischen unterschiedlichen regionalen, nationalen und gemeinschaftlichen Prioritäten hergestellt werden muss, die bisweilen kaum mit einander vereinbar sind.

Im Hinblick auf die Gemeinschaftszuschüsse bieten zunächst die Strukturfonds (EFRE), der Kohäsionsfonds und ISPA den Vorteil, dass sie mit einem Anteil von häufig über 50 % der Gesamtkosten einen wesentlichen Projektbeitrag ermöglichen, was den Gemeinschaftsstellen – bei strikter Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips – ein großes Gewicht bei der Planung der Projektdurchführung sichert. Diese für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes günstige Regelung ist allerdings im Wesentlichen auf die sogenannten Kohäsionsländer und auf Gebiete mit Entwicklungsrückstand beschränkt.

Die Zuschüsse aus Haushaltsmitteln des transeuropäischen Verkehrsnetzes sollen eigentlich als Katalysator zum Start dieser Projekte dienen, um deren Solidität und wirtschaftliche Tragfähigkeit unter Beweis zu stellen. Außerdem können sie als „Hebel“ dienen, um andere, sowohl öffentliche als auch private Finanzquellen zu erschließen und den Kreditzugang zu erleichtern. Diese Möglichkeit wird jedoch nur selten genutzt. Angesichts der Komplexität und der immer höheren Kosten solcher Projekte reicht die derzeitige TEN-Finanzierungsverordnung, die Zuschüsse auf 10 % der Gesamtkosten begrenzt, nicht aus, um das zum Anstoß bestimmter Projekte erforderliche Kapital zu mobilisieren. Unter diesen Umständen wird es immer schwerer, die gewünschte Katalysator- und Hebelwirkung mit Hilfe der Haushaltsmittel des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu erzielen.

Zweitens zeigt die Erfahrung, dass die Mitgliedstaaten bei der Beantragung der Zuschüsse die Gemeinschaftsmittel lieber auf eine Vielzahl von Projekten verteilen, anstatt sie auf einige wenige Vorhaben zu konzentrieren, wodurch die Gemeinschaftszuschüsse tatsächlich als Katalysator wirken könnten. Durch diesen Mangel an klaren Prioritäten wird die Gesamtwirksamkeit dieser Fonds gemindert. Aus diesem Grund kann die Kommission eine Verteilung der Haushaltsmittel des transeuropäischen Verkehrsnetzes nach dem Gießkannenprinzip auf zahlreiche Kleinprojekte nicht akzeptieren, sondern möchte die Finanzmittel konzentriert auf die im Weißbuch aufgeführten Prioritäten lenken (Engpässe, Kurzstreckenseeverkehr, Anbindung von Randgebieten).

Im Gegensatz zur Gemeinschaftsunterstützung aus Mitteln der transeuropäischen Netze oder des Kohäsionsfonds, die als Direktsubventionen (also als nicht rückzahlbare Zuschüsse) ausgezahlt werden, gewährt die Europäische Investitionsbank ihre Unterstützung in Form von zinsbegünstigten Krediten[11], für die oft die Mitgliedstaaten bürgen. Die Europäische Investitionsbank ist somit einer der wichtigsten Kapitalgeber für die großen transeuropäischen Infrastrukturprojekte, ihre Kreditvergabe erfolgt allerdings anhand eigener Bewertungskriterien und mit Hilfe eines unabhängigen Verwaltungssystems. So liegt der Anteil der Kredite für den Schienensektor (24 % der zwischen 1997 und 2001 im Verkehrsbereich gewährten Gesamtkreditsumme[12]), deutlich niedriger als der Anteil der in Eisenbahninfrastrukturen geflossenen Direktsubventionen aus dem Haushaltmitteln des transeuropäischen Netzes (etwa zwei Drittel davon im Jahr 2000). Hier überwiegen weiterhin die Kredite der Europäischen Investitionsbank für den Straßensektor (35 % zwischen 1997 und 2001).

Schließlich ist auf nationaler Ebene die Planung der transeuropäischen Verkehrsinfrastruktur eher durch eine Vielzahl nicht miteinander abgestimmter Projekte gekennzeichnet[13], anstatt durch kläre und kohärente Prioritäten in Abhängigkeit vom Verkehrsfluss innerhalb der Union und zwischen der Union und ihren wichtigsten auswärtigen Partnern (und künftigen Mitgliedern).

Das Engagement der Mitgliedstaaten für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes hängt auch von weiteren Faktoren ab, z. B. ihrer geografischen Lage und insbesondere dem Grad der Isolierung von der Unionsmitte. Eine Rolle spielt auch das Festhalten an traditionellen Konzepten der Infrastrukturplanung, die wegen des fast ausschließlichen Einsatzes öffentlicher Mittel wenig Raum für innovative Finanzierungsmodelle lassen.

1.3. Öffentliche Investitionen in ausgewählte Projekte

Angesichts der schwierigen Haushaltslage in den Mitgliedstaaten und der keineswegs abnehmenden Nachfrage nach neuen Infrastrukturen – vor allem auch im Hinblick auf die bevorstehende EU-Erweiterung – erscheint eine mittelfristige Infrastrukturfinanzierung allein aus öffentlichen Mitteln zunehmend wirklichkeitsfremd. Wer sich *ausschließlich* auf öffentliche Mittel verlassen will, riskiert große Verzögerungen bei der Verwirklichung dieser Projekte mit nicht hinnehmbaren Folgen, worauf im Übrigen bereits im Weißbuch hingewiesen wurde.

1.4. Die vollständig private Finanzierung

Die Erfahrungen zeigen, dass eine vollständig private Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen keine Ideallösung für die Verwirklichung von Großvorhaben ist. Einer der wenigen bedeutenden Fälle aus der jüngsten Zeit ist der Bau des

---

[11] Die Europäische Investitionsbank gewährt Kredite mit einer Laufzeit von 20 Jahren und länger zu besonders günstigen Zinssätzen, die sich aus ihrer „AAA“-Einstufung ergeben.

[12] Von diesen 24 % entfällt ein Teil auf den Einkauf von Verkehrsausrüstungen, außerdem sind Infrastrukturen erfasst, die nicht zu den TEN gehören. Das bedeutet, dass der Anteil der TEN-Schieneninfrastruktur noch weitaus niedriger ist. Andererseits hat die Europäische Investitionsbank eine gesonderte Kreditlinie für große Infrastrukturvorhaben (6 % der Gesamtsumme) insgesamt für alle Verkehrsträger, wobei ein erheblicher Teil auf den Schienverkehr entfällt.

[13] Die Finanzierung dieser Projekte ist nicht immer gesichert.

Tunnels unter dem Ärmelkanal, der – trotz des unbestrittenen technischen Erfolgs – aus finanzieller Sicht kein Vorbild für Kapitalgeber ist, die sich möglicherweise in das Abenteuer eines solchen Infrastrukturvorhabens stürzen möchten. Investitionen in große Verkehrsinfrastrukturen können wegen ihrer Art und ihrer Sachzwänge kaum allein durch den Privatsektor finanziert werden. Neben den erheblichen Summen, die auf dem Spiel stehen, erweisen sich auch die Bau- und Betriebsrisiken, die lange Amortisierungszeit, die ungewisse und nur langfristig erreichbare Rentabilität[14] als Faktoren, die gegen eine vollständig private Finanzierung solcher Infrastrukturen sprechen. Daher suchen die öffentlichen Verwaltungen von sich aus traditionell kaum nach Lösungen in Form einer gemischten Finanzierung (öffentlich-privat), wodurch wiederum private Investoren entmutigt werden.

1.5. Gemeinsame Finanzierung mit öffentlichen und privaten Geldern

Trotz der durch die Haushaltszwänge beschränkten Finanzierungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand gibt es jedoch Möglichkeiten, die Hebelwirkung öffentlicher Gelder zu verbessern und privates Kapital anzulocken, z. B. die bereits vielfach bewährte Vergabe von Konzessionen[15]. Der Aufstieg des Eisenbahnverkehrs im 19. Jahrhundert ging mit der Konzessionierung des Schienennetzes einher und zeigt damit, dass die Finanzierung dieser Infrastrukturen durch großenteils private Investoren seinerzeit ausreichend attraktiv und rentabel war. In den meisten Fällen war die Infrastrukturfinanzierung allerdings Sache des Staates, und private Investoren wurden lediglich mit dem Verlegen der Schienen oder der Bewirtschaftung der Infrastruktur beauftragt. In jüngerer Zeit ist die Vergabe von Autobahn- und Flughafenkonzessionen in zahlreichen Ländern üblich geworden und hat sich in der Praxis bewährt[16]. Die französischen, italienischen und spanischen Autobahnnetze sind seit den fünfziger Jahren zu einem großen Teil durch Konzessionäre aufgebaut worden, wodurch eine zügige Entwicklung dieser Infrastrukturen ohne massive Staatsverschuldung möglich war.

Die öffentlich-private Partnerschaft ist auch heute eine vollwertige Möglichkeit zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen in Europa, sie ist aber mit enormen wirtschaftlichen, rechtlichen und oft auch politischen Problemen behaftet. Nach Ansicht der Kommission sollten daher beispielhafte Verfahren verbreitet und mittelfristig die rechtlichen Rahmenbedingungen geändert werden, damit das Modell der öffentlich-privaten Partnerschaft insbesondere für private Investoren attraktiver wird. Diese Anpassung der klassischen Verwaltungsvorschriften zum Konzessionsrecht sind in zahlreichen Mitgliedstaaten bereits in Angriff genommen worden.

In diesem Zusammenhang wird die Kommission ein Grünbuch über die öffentlich-private Partnerschaft und das europäische Recht im Bereich des öffentlichen Auftragswesens ausarbeiten. Mit Hilfe dieses Grünbuches soll eine breite öffentliche Konsultation zur schnellen Entwicklung der unterschiedlichen Formen der öffentlich-privaten Partnerschaft und die entsprechenden gemeinschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen für das öffentliche Auftragswesen eingeleitet werden. Zur Vorbereitung einer fruchtbaren Diskussion wird das Grünbuch eine Analyse der

---

[14] Vor allem unter Berücksichtigung der Instandhaltungskosten, die zu den Baukosten hinzukommen.

[15] Oder andere Formen der öffentlich-privaten Partnerschaft, die auf dem Grundsatz beruhen, dass sowohl die Risiken als auch die Gewinne zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor geteilt werden.

[16] Dies umfasst sowohl direkte Benutzungsgebühren (Maut) als auch fiktive Gebühren („Schattenmaut“).

gegenwärtige Lage enthalten, die rechtlichen Unsicherheiten aufzeigen und auf mögliche Lösungen für die Zukunft eingehen. Diese Konsultation soll die Kommission in die Lage versetzen einzuschätzen, inwiefern der Rechtsrahmen verbessert oder ergänzt werden muss, um den Zugang der Wirtschaftsteilnehmer zu den unterschiedlichen Formen der öffentlich-privaten Partnerschaft in der Europäischen Union zu erleichtern. Im Zusammenhang mit den transeuropäischen Netzen müssen öffentlich-private Partnerschaften eine ganze Reihe von grundlegenden Voraussetzungen erfüllen:

(1) Das betreffende Projekt muss klar definiert sein;

(2) es muss einem klaren und dauerhaften politischen Willen geben, damit die ursprünglichen Entscheidungen nicht wieder in Frage gestellt werden;

(3) die Beteiligten müssen dauerhaft und zuverlässig als Partner zusammenarbeiten;

(4) die Kosten und die Bedingungen für die Konzession, den Betrieb und das Projekt überhaupt müssen vollständig transparent sein. Es ist insbesondere zu verhindern, dass private Investoren nachträglich mit einer ganzen Reihe von Mehrkosten gegenüber den ursprünglichen Schätzungen zum Zeitpunkt der Konzessionsvergabe konfrontiert werden;

(5) finanzielle Garantien müssen eindeutig festgelegt sein und es muss ein geregeltes und stabiles rechtliches Umfeld bestehen;

(6) das Projekt muss wirtschaftlich tragfähig sein;

(7) das Projekt muss innerhalb eines angemessenen Zeitraums Gewinne abwerfen können, auch durch abgeleitete Tätigkeiten;

(8) das Projekt muss eine Aufteilung der Einnahmen über den gemeinsam festgelegten und vom Staat garantierten Mindestbetrag hinaus vorsehen (ohne dass diese Einnahmen jedoch als versteckte Beihilfen angesehen werden können);

(9) das Projekt muss eine klare und im Einzelnen festgelegte Aufteilung der Risiken vorsehen, bei der jeder Partner für die Risiken einsteht, die er am ehesten beeinflussen kann.

Diese Voraussetzungen sind aber in der Praxis nicht immer erfüllt. Die Projekte sind häufig eher durch eine langfristige (niedrige) Rentabilität und ein oft hohes Bau- und Betriebsrisiko (Verkehr) gekennzeichnet. Wegen der Komplexität öffentlich-privater Partnerschaften sind die genannten, für einen Erfolg notwendigen Kriterien nur selten für ein gesamtes Großvorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes vollständig erfüllt. Für die grenzüberschreitenden Abschnitte eines Einzelprojekts und für ganz bestimmte Abschnitte des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist die Einhaltung dieser Bedingungen dagegen durchaus machbar und würde zweifellos Privatkapital anziehen.

Gleichzeitig sollten aber andere Hemmnisse nicht unterschätzt werden:

(1) das Zögern einiger Mitgliedstaaten, öffentlich-private Partnerschaften zu fördern;

(2) immer langwierigere Verhandlungen, die abschreckend wirken;

(3) der erforderliche Aufwand für die Teilnahme an einer Ausschreibung, der von der Größe und Komplexität des Projektes abhängt;

(4) das Streben nach kurzfristiger Rentabilität, wogegen die meisten Projekte langfristig oder sehr langfristig angelegt sind;

(5) das bisweilen wechselhafte politische Umfeld, das Ungewissheiten birgt, die sich auf die Rentabilität des Projekts auswirken und daher private Investoren abschrecken können.

Öffentlich-private Partnerschaften sind ein attraktives Modell, das sich in vielen Sektoren wachsender Beliebtheit erfreut. Der Erfolg hängt jedoch von bestimmten Faktoren oder Voraussetzungen ab: überschaubare Projekte, deren Gewinnaussichten und Risiken leicht zu bestimmen sind, wie z. B. Autobahnen oder Flughäfen. Sie sind ferner nützlich, wenn der private Beitrag zur Maximierung der Ergebnisse und zu Kostensenkungen führt, die in einem vergleichbaren, allein von öffentlichen Stellen durchgeführten Projekt nicht erreicht würden. Andererseits ist diese Lösung selten kostenneutral, sondern wegen der Transaktionskosten[17] und der bei Privatinvestoren höheren Kapitalkosten häufig sogar teurer als eine Finanzierung allein aus öffentlichen Mitteln. Es ist unbestritten, dass die öffentlich-private Partnerschaft für den öffentlichen Sektor angesichts leerer Kassen kein „Wundermittel" darstellt. Die Erfahrungen zeigen ganz im Gegenteil, dass eine schlecht vorbereitete öffentlich-private Partnerschaft die öffentlichen Haushalte teuer zu stehen kommen kann. Aufgrund der technischen Merkmale, der strukturellen Komplexität und der politischen Ungewissheiten, die sich negativ auf den Betrieb der transeuropäischen Eisenbahnprojekte auswirken, sind Vorhaben dieser Art ein Problem, das weit über die Beispiele heutiger öffentlich-privater Partnerschaften hinausgeht. Hier bleibt allerdings abzuwarten, welche Erfahrungen die französische und die spanische Regierung mit der Vergabe einer Konzession für den Bau und Betrieb des grenzüberschreitenden Abschnitts des vorrangigen TEN-Projekts Nr. 3 TGV-Süd Perpignan-Figueras an ein privates Konsortium sammeln werden. Insgesamt wird die in der EU bereits begonnene Wettbewerbsöffnung im Bereich des Schienenverkehrs zu einer Verbesserung der gewerblichen Dienstleistungen der Eisenbahnunternehmen führen und Investitionen in diese Art von Projekten attraktiver machen.

---

[17] Insbesondere im Zusammenhang mit der Ermittlung, Aufteilung und Deckung der Risiken.

1.6. Die Finanzierung erfordert bessere Rahmenbedingungen

Die bisherigen Erfahrungen mit der Projektfinanzierung durch öffentlich-private Partnerschaften beschränken sich im Wesentlichen auf Infrastrukturen, deren Kosten weit unter denen der großen, derzeit in der Vorplanung befindlichen transeuropäischen Infrastrukturvorhaben liegen[18]. Mit zunehmender Beteiligung des Privatsektors müssen auch häufiger Garantievorkehrungen getroffen werden. So sehen jüngere öffentlich-private Partnerschaften finanzielle Ausgleichssysteme für den Fall vor, dass der tatsächliche Verkehr hinter dem geschätzten Verkehrsaufkommen zurück bleibt. In bestimmten Fällen können sich solche Regelungen als sehr teuer für den Staat erweisen. In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass ein einheitliches Modell für öffentlich-private Partnerschaften wegen der Verschiedenartigkeit der Projekte kaum vorstellbar ist und dass hier vielmehr von Fall zu Fall eine Lösung zu finden ist. Dennoch ist es sinnvoll, öffentlich-private Partnerschaften auf transeuropäischer Ebene zu fördern, und zwar für ausgewählte Einzelprojekte oder bestimmte Teile[19] davon, deren Merkmale sich mit den genannten Beschränkungen vereinbaren lassen (z. B. Straßen, Flughäfen[20], Bahnhöfe und Häfen usw.). Um diese Entwicklung auf europäischer Ebene anzuregen, ist es notwendig, neue Ideen und neuartige Regelungen zu finden und traditionelle Vorstellungen der „öffentlichen“ Finanzierung zu überwinden. Der Erfolg oder Misserfolg eines Projekts hängt entscheidend von der Koordinierung zwischen den verschiedenen (öffentlichen oder privaten) Projektbeteiligten ab, dies umso mehr, wenn es sich um grenzüberschreitende Infrastrukturen handelt. Die Einrichtung einer Struktur, die mit dem Projektmanagement betraut wird und die Verantwortung für die Finanzierung übernimmt, ist daher besonders kompliziert.

Das Verkehrnetz ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl unterschiedlicher Vorhaben, die verwirklicht werden müssen, durch eine lange Lebensdauer (bisweilen über mehrere Jahrhunderte), hohe Risiken (finanziell, technisch, umweltpolitisch, politisch) und folglich eine mit großen Unsicherheiten behaftete Rentabilität. Deshalb kann es für die Infrastrukturfinanzierung auch nicht nur eine einzige Lösung geben. Zur Lösung der Finanzierungsprobleme werden vielmehr zahlreiche unterschiedliche Instrumente gebraucht, die untereinander kombiniert und an jede Projektart angepasst werden können. Hier kommt es vor allem darauf an, einheitliche Projektmanagementstrukturen zu schaffen, die in der Lage sind, sowohl die finanziellen als auch die administrativen Zwänge zu bewältigen.

---

[18] Beispielsweise liegen die Kosten allein für den grenzüberschreitenden Abschnitt Lyon-Turin bei über 6,5 Mrd. €, der Brenner-Abschnitt kostet fast 5 Mrd. €.

[19] Ein typisches Beispiel hierfür ist der Fall HSL Zuid. 20 % des Projekts, die dem Überbau entsprechen, werden privat finanziert, während die Realisierung der Infrastruktur und die Deckung aller Risiken aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.

[20] In Griechenland wurde der neue Flughafen von Athen-Spata von einem Konsortium aus Privatunternehmen und Banken gebaut und mit Strukturfondsmitteln kofinanziert. Zur Sicherstellung ausreichender Einnahmen wurde im Konzessionsvertrag festgelegt, dass der bestehende Flughafen mit der Eröffnung des neuen Flughafens geschlossen werden muss.

Angesichts knapper Ressourcen geht es darum, einen Rahmen zu schaffen, der sich besser für die Finanzierung großer Verkehrsinfrastrukturen eignet, und zwar in erster Linie mit Hilfe der bereits vorhandenen Instrumente, die jedoch auszubauen sind.

In Bezug auf die öffentlich-privaten Partnerschaften ist die Kommission beispielsweise bereits vor vier Jahren auf diese Notwendigkeit eingegangen und hat eine Mitteilung über die Finanzierung transeuropäischer Verkehrsprojekte durch öffentlich-private Partnerschaften[21] vorgelegt, in der die Bedingungen für die Umsetzung solcher Partnerschaften bei Infrastrukturvorhaben klar definiert werden. Überdies sind in der TEN-Finanzierungsverordnung Nr. 1655/99 Hilfen zur Beschaffung von Risikokapital (höchstens 1 % der Haushaltmittel des transeuropäischen Verkehrsnetzes) unter Leitung der Europäischen Investitionsbank vorgesehen, um die Bildung von öffentlich-privaten Partnerschaften für die Vorhaben der transeuropäischen Netze zu fördern.

Zur Finanzierung der großen transeuropäischen Verkehrsinfrastrukturen verfügt die Gemeinschaft über vier aktive Haushaltsinstrumente für die Gewährung von Zuschüssen: EFRE, den Kohäsionsfonds, das strukturpolitische Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt (ISPA)[22] und die Haushaltslinie für transeuropäische Netze. Nach der neuen Verordnung über den Kohäsionsfond *„unterstützt die Kommission die Bemühungen der begünstigten Mitgliedstaaten, die Hebelwirkung der Fondsmittel dadurch zu maximieren, dass sie den verstärkten Rückgriff auf private Finanzierungsquellen fördern."* Tatsächlich können Gemeinschaftszuschüsse aus dem EFRE oder dem Kohäsionsfonds zur Unterstützung von Projekten nach dem Modell der öffentlich-privaten Partnerschaften eingesetzt werden[23]. Möglich ist dies wegen des hohen Unterstützungsanteils, der in diesen Fonds zulässig ist. So hat sich Griechenland nch fruchtbringenden Gesprächen mit der Kommission dazu entschlossen, öffentlich-private Partnerschaften für bestimmte Straßenbauvorhaben zu bilden, damit die auf diese Weise „eingesparten" Mittel für Eisenbahnprojekte zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass sich in den letzten Jahren die wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen wie auch die Finanzierungsinstrumente erheblich weiterentwickelt haben, was die Bildung von öffentlich-privaten Partnerschaften – zumindest theoretisch – erleichtert. In diesem Zusammenhang ist auf die Initiativen hinzuweisen, die von der Kommission bereits ergriffen wurden:

– In einer Mitteilung vom 29. April 2000 zu Auslegungsfragen hat die Kommission den Stand des Gemeinschaftsrechts auf dem Gebiet der Konzessionen klargestellt. Gegenwärtig gelten die Richtlinien über das öffentliche Auftragswesen nicht für Konzessionen (mit Ausnahme von Baukonzessionen, deren Vergabe bestimmten Vorschriften der Richtlinie 93/37/EWG unterliegt). In ihrer Auslegungsmitteilung hat die Kommission die Grundsätze klargestellt, die sich aus den Bestimmungen des EG-Vertrags in

---

21 KOM(97) 453 – Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über öffentlich-private Partnerschaften bei transeuropäischen Verkehrsprojekten.

22 Die Dienststellen der Kommission prüfen gegenwärtig, in welcher Form öffentlich-private Partnerschaften ISPA-Mittel erhalten könnten. GD REGIO, „*Guidelines for successful public-private partnerships*" (Leitfaden für öffentlich-private Partnerschaften", März 2003).

23 Dies dürfte auch auf ISPA zutreffen.

Bezug auf die grundlegenden Freiheiten und insbesondere auf die Pflicht der Wettbewerbsförderung und der Gleichbehandlung ergeben. Der Europäische Gerichtshof hat diese Auslegung insbesondere in seinem Telaustria-Urteil[24] bestätigt.

– Die Kommission hat die Gelegenheit der Neufassung der Richtlinien über das öffentliche Auftragswesen[25] ergriffen, um ein neues Verfahren der Auftragsvergabe einzuführen, nämlich den sogenannten „wettbewerblichen Dialog". Dieses Verfahren findet bei komplexen Aufträgen Anwendung, vor allem wenn die Vergabestelle nicht in der Lage ist, die von ihr benötigte technische Lösung zu definieren oder den rechtlichen oder finanziellen Rahmen eines Projekts zu bestimmen. Das Vergabeverfahren des wettbewerblichen Dialogs ermöglicht in der Anfangsphase den gleichzeitigen Dialog mit verschiedenen Kandidaten. Sobald die Vergabestelle in der Lage ist, die Lösung(en) zu bestimmten, die ihren Bedürfnissen gerecht werden können, wird der Dialog abgeschlossen. Darauf folgt die Unterbreitung und Bewertung der Angebote.

– Die Kommission hat im Juli 2000 einen Verordnungsvorschlag zur Änderung der alten Verordnung über staatliche Beihilfen (Nr. 1107/70) unterbreitet, durch den bestimmte staatliche Beihilfen zur Bildung öffentlich-privater Partnerschaften gestattet werden sollen.

– Die Finanzierung grenzüberschreitender Projekte wird durch die Einführung der gemeinsamen Währung erleichtert, weil dadurch vor allem das Wechselkursrisiko weggefallen ist.

2. LÖSUNGSANSÄTZE

Um neue Möglichkeiten der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, die im Einklang mit Artikel 155 EG-Vertrag stehen (die Gemeinschaft *„kann von den Mitgliedstaaten [...] unterstützte Vorhaben [finanziell] unterstützen"* und *„Die Kommission kann in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten alle Initiativen ergreifen, die dieser [finanziellen] Koordinierung förderlich sind."*) erschließen und gleichzeitig Synergien zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor besser fördern zu können, ist ein neuer Ansatz erforderlich.

Die Verkehrsinfrastrukturen sind schließlich von wesentlicher Bedeutung für das reibungslose Funktionieren der Wirtschaft, denn sie tragen durch die Schaffung von Größen- und Netzvorteilen[26] zur Steigerung des volkswirtschaftlichen Wachstumspotenzials bei. Es gibt verschiedene Ansätze, die geprüft werden sollten, um einen effizienteren Umgang mit den knappen Mitteln zu erreichen und mögliche neue Finanzierungsquellen zu erschließen. Dies setzt unter anderem voraus, dass für

---

[24] Rechtssache 324/98, Urteil vom 7. Dezember 2000.

[25] KOM(2000) 275 endg.

[26] Vorteile, die ein Netz durch die Einfügung neuer Knoten im Hinblick auf die Verkehrsführung und neue Verbindungen gewinnt. Der Bau fehlende Bindeglieder zieht außerordentlich großen Netzeffekte nach sich (z. B. die Hochgeschwindigkeitsstrecke, die Paris südlich umfährt). Ein Netz muss aber eine bestimmte kritische Masse erreichen, um sich im Wettbewerb behaupten zu können. Deshalb ist eine ausreichende und koordinierte Finanzierung notwendig.

jedes Projekt ein **einheitliches** Management geschaffen wird. Das vorgeschlagene neue Konzept beruht auf einer Kombination folgender Möglichkeiten:

1. **Bessere Abstimmung der öffentlichen Investitionen**: unabhängig von Finanzierungsarten und -verhältnissen (öffentlich/privat), Größe, Komplexität und dem grenzüberschreitenden Charakter der großen Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes müssen die **Prioritäten klarer definiert** und die **Mittel besser koordiniert** werden.

2. **Schaffung von rechtlichen und finanziellen Verwaltungsstrukturen nach dem Modell der Gesellschaft europäischen Rechts**: Solche Strukturen einer *europäischen Gesellschaft* (SE), die speziell für jedes Großprojekt geschaffen werden, könnten für die Transparenz und Koordinierung (sowohl rechtlich als auch finanziell) sorgen, an der es den für solche Infrastrukturprojekte geschaffenen Finanzierungsmodellen oft mangelt.

3. **Eine aktive Förderung privater Kapitalbeteiligungen** erfordert innovative Regelungen und ein politisch mutiges Handeln zur Beseitigung der unter 1.5 genannten Bedingungen und Hemmnisse. Zu den bereits in der Praxis erprobten Möglichkeiten gehören vor allem:

   a) Konzessionssysteme, bei denen der private Investor den Hauptteil der Risiken trägt und eine aktive Nachfragesteuerung betreiben kann;

   b) verschiedene Systeme, bei denen sich die privaten Partner bereits an der Entwurfsphase eines Projekts beteiligen können, z. B. das System der Privatinitiative oder der Wettbewerb der Lösungen aufgrund allgemeiner funktioneller Anforderungen („Output-Spezifikationen“);

   c) Einführung von Qualitätsindikatoren und „Fortschrittsklauseln“, die es dem privaten Investor gestatten, aus seiner ursprünglichen Investition über die gesamte Lebensdauer des Projekts Gewinne zu erwirtschaften;

   d) die Möglichkeit, diese Methoden auf mehrere miteinander verbundene Projekte (eventuell sogar grenzüberschreitend) auszuweiten.

   Dabei ist darauf zu achten, dass diese Lösungen mit den Transparenz- und Gleichbehandlungsanforderungen vereinbar sind. So zeigen die Erfahrungen, dass die Mitgliedstaaten oft Schwierigkeiten haben, die Privatinitiative mit ihrer Verpflichtung zur Transparenz und zur Gleichbehandlung aller potenziellen Kandidaten in Einklang zu bringen. Einige Mitgliedstaaten behaupten sogar, dass bei einer Initiative des Privatsektors überhaupt kein Wettbewerb gewährleistet werden müsse, was natürlich im Widerspruch zum EG-Vertrag steht.

4. **Festlegung eines stabilen und berechenbaren Gemeinschaftsrahmens für die Erhebung von Infrastrukturbenutzungsentgelten**. Solche Entgelte würden zu einer effizienteren Nutzung der Infrastrukturen führen und dadurch deren Rentabilität und Attraktivität für Investoren erhöhen. Durch die Finanzierung der Instandhaltungsausgaben würden sie zur Verbesserung der Dienstqualität beitragen. Die genauere Berücksichtigung der verursachten Verkehrskosten könnte in bestimmten Fällen die Amortisierung der Investitionen ermöglichen. Im Anschluss an den Europäischen Rat von Brüssel vom 20. und 21. März 2003 wird durch die

Vorlage eines Rechtsakts zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die LKW-Besteuerung („Eurovignette“) bis Juni 2003 ein gemeinschaftliches Herangehen an die Frage der Infrastrukturentgelte ermöglicht und werden die Bedingungen für die im Weißbuch „Verkehr“ vorgesehene Querfinanzierung festgelegt.

5. Schließlich kann die **Aufstockung der entsprechenden Haushaltsmittel und die Gewährung von Krediten oder Gemeinschaftsbürgschaften** für sonstige Kredite, die für vorrangige transeuropäische Verkehrsprojekte bestimmt sind, erwogen werden.

3. BESSERE KOORDINIERUNG UND SYNERGIEN DURCH NEUE STRUKTUREN

3.1. Fonds

Das Europäische Parlament[27] schlägt daher in seiner Entschließung zum Weißbuch über die gemeinsame Verkehrspolitik zur Koordinierung *„die Einrichtung eines Europäischen Verkehrs**fonds** [...] vor, eines Finanzinstruments mit angemessener Mittelausstattung, das in allen Mitgliedstaaten der Union und auf alle Verkehrsträger angewandt wird“*. Unabhängig von diesem Vorschlag, dessen genauer Inhalt noch zu festzulegen ist, stellt die Koordinierung aller öffentlichen und privaten Mittel, die für das transeuropäische Verkehrsnetz bestimmt sind, eine Priorität dar. Die öffentlichen Mittel – auf nationaler wie auf Gemeinschaftsebene – werden nämlich offenbar nicht optimal verwendet. Häufig werden sie auf zahlreiche Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes verteilt, ohne dass dabei eine wirkliche Rangordnung eingehalten würde. Wie die festgestellten Rückstände bei der Verwirklichung der Projekte zeigen, kann sich die Zerstückelung der Mittel nachteilig auf die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auswirken.

Mit dem Vorschlag, ihren maximalen Finanzierungsanteil bei Projekten des transeuropäischen Verkehrsnetzes von 10 auf 20 % anzuheben, stellt die Kommission ihre Entschlossenheit unter Beweis, sich auf eine kleinere Anzahl vorrangiger Projekte zu konzentrieren, die einen hohen zusätzlichen Nutzen für die transeuropäischen Netze bieten. Der Schwerpunkt verlagert sich somit auf bestimmte Infrastrukturen. Die sich daraus ergebende Gemeinschaftsfinanzierung aus öffentlichen Mitteln wäre auch ein deutliches Signal an die Märkte in Bezug auf das öffentliche Engagement für diese Projekte, die dadurch ihrerseits weitere Finanzierungsquellen erschließen können.

3.2. Strukturen

Im Hinblick auf die aktive Förderung und Koordinierung grenzübergreifender Vorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte die Idee der Schaffung einer europäische Struktur, die als Impulsgeber und Katalysator für diese Projekte auftritt, weiterverfolgt werden.

3.3. Koordinierung auf Projektebene: Bildung von transnationalen Körperschaften

Die europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigungen (EWIV) sind zwar bestens für die ersten Projektphasen (Studien) geeignet, in der Bauphase erweisen sie

[27] Entschließung vom 12. Februar 2003. Berichterstatter: Juan de Dios Izquierdo Collado. Absatz 82.

sich aber als deutlich weniger flexibel, weil die EWIV-Mitglieder unbeschränkt haften und nicht in Höhe ihrer Beteiligung. Angesichts der Anzahl der an der Bildung eines europäischen Projekts Beteiligten, der Höhe der Finanzmittel und der erforderlichen technischen Sachkenntnis muss eine koordinierte Verwaltung der Projektmittel über die Anfangsphase hinaus auch in der Entwicklungsphase gewährleistet sein. Es muss also eine rechtliche Form gefunden werden, die eine wirksamere transnationale Koordinierung ermöglicht.

Das vom Rat am 8. Oktober 2001 verabschiedete Statut der Europäischen Gesellschaft könnte bereits Teil einer Lösung sein. Mit seinem Inkrafttreten ab 2004 dürfte es eine Vereinfachung und beträchtliche Größeneinsparungen bei der Gesellschaftsgründung zur Abwicklung grenzübergreifender Projekte gestatten. So könnten – unter Beachtung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Auftragswesens – projektgebundene Unternehmen in der Form europäischer Gesellschaften für jedes große grenzüberschreitende Projekt des transeuropäischen Verkehrsnetzes gegründet werden, die sich zwar nicht an die Struktur, wohl aber an den Geist des gemeinsamen Unternehmens GALILEO anlehnen.

Die Einrichtung einer kohärenten rechtlichen Struktur ist ein wesentlicher Schritt, um die Erfolgsaussichten zu verbessern und vor allem um die für grenzübergreifende Vorhaben erforderlichen Finanzmittel aufzubringen. Die europäische Gesellschaft (SE) mit ihrer einheitlichen Rechtspersönlichkeit, mit der sie in mehreren Mitgliedstaaten gleichzeitig tätig werden kann, bietet diesbezüglich einen entscheidenden Vorteil. Dieser Aspekt wurde im Übrigen bereits vom Eurotunnel-Konsortium als Vorteil hervorgehoben, denn er erspart dem Unternehmen langfristig, sich an die Gesamtheit aller britischen und französischen Vorschriften halten zu müssen. In diesem Zusammenhang hat die SE aber auch noch einen psychologischen Vorteil: im Fall der Übernahme beispielsweise eines französischen Unternehmens durch ein italienisches wäre die entstehende Gesellschaft nicht italienisch sondern europäisch.

Für die SE gilt das Gemeinschaftsrecht, das in allen Mitgliedstaaten direkte Geltung besitzt, und ansonsten das Recht des Eintragungsortes. Sie fällt unter das Gemeinschaftsrecht, das unmittelbar in allen Mitgliedstaaten gilt.

– In diesem Zusammenhang kann sich die Bildung solcher europäischer Gesellschaften zur Verwaltung jedes einzelnen Großprojekts des transeuropäischen Verkehrsnetzes als nicht zu unterschätzender Vorteil erweisen. Durch die Gründung einer solchen Gesellschaft für die Verwaltung eines Projekts des transeuropäischen Verkehrsnetzes könnten die in mehr als einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen fusionieren und in der gesamten Europäischen Union tätig werden, insbesondere in den beiden vom Projekt betroffenen Ländern.

– Aus finanzieller Sicht gewinnen die verschiedenen Beteiligten durch die Tatsache, dass eine Gesellschaft gegründet wird, einen klaren Überblick über die wirtschaftliche und finanzielle Situation des Projekts, was bei mehreren Unternehmen, für die unterschiedliche Rechtssysteme gelten, nicht der Fall ist.

– Durch das Bestehen einer einzigen Gesellschaft können auch die Rechts- und Verwaltungskosten gesenkt werden. Diese Einsparungen sind bei einer multinationalen Unternehmensgruppe im Allgemeinen ganz beträchtlich.

– Die Frage der Besteuerung ist wahrscheinlich einer der wichtigsten Aspekte, der aber bisher nicht ausreichend geklärt wurde, vor allem weil es sich um eine Frage handelt, über die der Rat einstimmig beschließen muss. Hier sollten die Unternehmen das anzuwendende Steuerrecht wählen dürfen, sofern sie eine Niederlassung in dem jeweiligen Land haben. Dadurch könnte die europäische Gesellschaft eine Beteiligung des Privatsektors an derartigen Projekten attraktiver machen[28]. Insbesondere würde die Gründung einer europäischen Gesellschaft keine sofortige Besteuerung des noch nicht realisierten Mehrwerts nach sich ziehen, was einen Vorteil gegenüber dem Gemeinrecht darstellt.

– Die bessere Koordinierung dürfte zu Größeneinsparungen führen und wahrscheinlich die Kapitalbeschaffung auf den Finanzmärkten erleichtern. Durch das Bestehen einer einzigen Gesellschaft könnte beispielsweise der Vertragsabschluss über die Gesamtfinanzierung des Projekts aufgrund einer offenen Ausschreibung einfacher sein.

– Eine einzige Gesellschaft macht es einfacher, die Rollenverteilung, die Verantwortlichkeiten und die gemeinsamen Risiken der verschiedenen Beteiligten zu überschauen, insbesondere wenn diese aus dem öffentlichen und privaten Sektor kommen. Hier muss zunächst sichergestellt werden, dass die Aufgaben einer solchen Gesellschaft vorab genau festgelegt werden. Hauptaufgabe müsste die erfolgreiche Durchführung des aus öffentlichen[29] und eventuell aus privaten Mitteln finanzierten grenzübergreifenden Projekts sein. Um eine transparente Funktionsweise dieser Gesellschaften zu garantieren, müssen Überwachungsmechanismen geschaffen werden, damit die getroffenen Entscheidungen stets im Einklang mit den öffentlichen, nationalen und gemeinschaftlichen Vorgaben stehen. Dank ihrer flexiblen Struktur lässt die europäische Gesellschaft sowohl ein monistisches System (Vorsitzender und Verwaltungsrat) als auch ein dualistisches System (Vorstand und Aufsichtsrat) zu.

Ferner ist mit der europäischen Gesellschaft die Möglichkeit einer breiten Mitbestimmung der Arbeitnehmer in Fragen der Funktionsweise und Kontrolle vorgesehen, einerseits durch die Aushandlung sozialer Aspekte und andererseits durch bereits in der Verordnung festgelegte Mindestvorschriften. Diese Aspekte sind in Bezug auf die Schienenverkehrsinfrastrukturen von besonderer Bedeutung, weil gerade in diesem Sektor die Sozialpartner in den meisten Mitgliedstaaten am öffentlichen Charakter dieser Untenehmen festhalten.

3.4. Entwicklung neuer gemeinschaftlicher Finanzierungsinstrumente

Fast zehn Jahre nach Veröffentlichung des Weißbuches der Kommission über „Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“, in dem Gemeinschaftsanleihen zur Finanzierung der transeuropäischen Netze (TEN)

---

[28] Abgesehen von sehr spezifischen Anpassungen im geltenden Steuerrecht ist das Problem der Besteuerung europäischer Gesellschaften – wie bei allen Unternehmen mit Niederlassungen in mehreren Ländern – bisher ungelöst. Zunächst soll den Unternehmen freigestellt werden, ihren steuerlichen Sitz zu wählen, sofern sie über mindestens eine Niederlassung in dem Land verfügen, in dem sie besteuert werden wollen. Das Ziel besteht langfristig darin, eine unionsweit einheitliche Besteuerungsgrundlage für die Gesellschaftssteuer zu schaffen.

[29] Vgl. Øresundkonsortiet.

vorgeschlagen wurden, hat sich angesichts des zunehmenden Rückstands bei der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und insbesondere der vorrangigen Projekte gezeigt, dass die vorhandenen Finanzierungsinstrumente und Haushaltsmittel nicht ausreichen. In diesem Zusammenhang sollte nicht vergessen werden, worauf sich der **Europäische Rat** (auf seiner Tagung in Brüssel im Dezember 1993) bereits verständigt hatte: „Erforderlichenfalls wird für eine zusätzliche Finanzierung gesorgt, um sicherzustellen, dass den vorrangigen Vorhaben keine finanziellen Hindernisse entgegen stehen, die ihre Durchführung in Frage stellen könnten. Im Hinblick darauf hat der Europäische Rat den Rat (ECOFIN) ersucht, zusammen mit der Kommission und der EIB zu prüfen, wie jährlich bis zu 8 Milliarden ECU zusätzlich an Darlehen für die mit der Errichtung und dem Betrieb der Netze befassten Unternehmen bereit gestellt werden können. Die damit geschaffene Möglichkeit darf weder ein Hindernis für die Bemühungen der Mitgliedstaaten um eine Verringerung der Staatsverschuldung sein, noch die Stabilität der Kapitalmärkte beeinträchtigen."

Durch die Neuausrichtung und Neuzuweisung der Finanzmittel entsprechend den Beschlüssen des Europäischen Rats von Berlin, durch die gegenwärtig laufende zweite Überarbeitung der Leitschemen für das transeuropäische Verkehrsnetz (alle Verkehrsarten) sowie die Definition eines wettbewerbsoffenen transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetzes soll die Politik der transeuropäischen Netze in einem erweiterten Europa neue Impulse erhalten. Diese Frage wird auch im Mittelpunkt der nächsten Überarbeitung der finanziellen Vorausschau stehen.

In diesem Zusammenhang wird die Union kaum darum herumkommen, die Aufstockung der für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes bestimmten Gemeinschaftsmittel zu erörtern. Ohne der laufenden Ausarbeitung der neuen finanziellen Vorausschau in irgendeiner Weise vorzugreifen, wird hier die Besonderheit des transeuropäischen Verkehrsnetzes deutlich, dessen Verwirklichungszeiträume den Rahmen der traditionellen Finanzplanung sprengen. Eine künftige Aufstockung der für die Verwirklichung der transeuropäischen Netze bestimmten Mittel würde den Bau der großen Verkehrsachsen als Bindeglieder zwischen den verschiedenen Ländern der erweiterten Union ermöglichen.

3.5. Unionsbürgschaften für die politischen Risiken des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Bürgschaften sind ein wesentlicher Bestandteil des Kreditwesens, denn sie sorgen für die Deckung der Risiken, sie sind andererseits aber für die Öffentlichkeit nicht so sichtbar wie Kredite. Die Regeln für die Überwachung der öffentlichen Defizite gelten jedoch nicht für die von den Staaten oder Regionen übernommenen Bürgschaften. Angesichts der gegenwärtigen Haushaltszwänge würden staatliche Bürgschaften daher genügend Flexibilität bieten.

In Titel XV des EG-Vertrags[30] wird die Möglichkeit von Bürgschaften für Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes erwähnt. Von dieser ausdrücklich genannten

[30] Im Vertragstext finden sich weitere Bezugnahmen auf Bürgschaften. In Artikel 103 Absatz 1 heißt es: „Ein Mitgliedstaat haftet nicht für die Verbindlichkeiten ... eines anderen Mitgliedstaats und tritt nicht für derartige Verbindlichkeiten ein; dies gilt unbeschadet der gegenseitigen finanziellen Garantien für die gemeinsame Durchführung eines bestimmten Vorhabens". Auch die Europäische Investitionsbank kann gemäß Artikel 267 Bürgschaften gewähren, nutzt diese Möglichkeit jedoch nur sehr selten.

Möglichkeit wurde jedoch in der TEN-Finanzierungsverordnung bisher nur selten Gebrauch gemacht, um Hilfen zu den Prämien der Anleihebürgschaften zu gewähren, die von Finanzinstituten unter folgenden Bedingungen übernommen werden:

- das Projekt gilt als rentabel,
- für das Projekt wurden bereits öffentliche und private Gelder mobilisiert,
- das Projekt erhält Gemeinschaftskredite,
- das Projekt wird teilweise aus eingenommenen Entgelten finanziert.

Wenn diese drei Bedingungen erfüllt sind, kommen Bürgschaften oder Gemeinschaftsanleihen in Frage[31].

Für auswärtige Maßnahmen gibt es einen Garantiefonds[32], der mit Zahlungen aus dem Gemeinschaftshaushalt finanziert wird. Dieser Garantiefonds des Gemeinschaftshaushalts gewährt auch Bürgschaften für Kredite der Europäischen Investitionsbank an Drittländer. Diese Bürgschaften decken gegenwärtig politische Risiken wie Devisenrestitutionen, Enteignungen, bewaffnete Konflikte oder Bevölkerungsunruhen sowie geschäftliche Risiken. Die Europäische Investitionsbank wurde aber vom Rat aufgefordert, geschäftliche Risiken bei 30 % ihrer Kredite durch nichtstaatliche Bürgschaften zu decken.

Ausgehend von diesen Möglichkeiten auf Unionsebene könnte die politische Entscheidung, ein Projekt nicht zu verwirklichen, als politisches Risiko aufgrund von Umwelt-, Haushalts- oder anderen Aspekten gewertet werden. Diese Auslegung könnte auch auf die Nichtverwirklichung von Nachbarprojekten im Netz, die sich entscheidend auf dessen Wirtschaftlichkeit auswirken (Netzrisiko) und auf die Einhaltung der formalen Verpflichtungen der Union (Marktöffnung) ausgedehnt werden. Die Union könnte gemeinsam mit den am betreffenden Projekt beteiligten Mitgliedstaaten und der Europäischen Investitionsbank Bürgschaften für solche Vorhaben gewähren. Die Hauptfunktion dieser Bürgschaften bestünde darin, das Interesse der Union und ihr Vertrauen in ein bestimmtes Vorhaben deutlich zu machen. Die Hauptlast dieser gemeinsamen Bürgschaften würden die Mitgliedstaaten tragen, die von dem Projekt begünstigt werden.

Durch die Einbeziehung der Europäischen Investitionsbank gewönnen diese Bürgschaften an finanztechnischer Glaubwürdigkeit, denn die EIB müsste die Schwachstellen der Projekte im Hinblick auf abgedeckte Risiken prüfen, insbesondere für den Fall, dass ein Mitgliedstaat seinen Verpflichtungen hinsichtlich der Fertigstellung von Verkehrsinfrastruktur nicht nachkäme oder seine Prioritäten ohne vorherige Absprache mit anderen Mitgliedstaaten oder Beteiligten änderte. Dies

---

[31] Dafür wurde im Jahr 1994 der Europäische Investitionsfonds (EIF) geschaffen. Die Zuständigkeiten und Fachkenntnisse in diesem Bereich wurden im Jahr 2000 von der Europäischen Investitionsbank übernommen.

[32] Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2728/94. Artikel 3: „Der Fonds ist mit einer angemessenen Dotierung, nachstehend „Zielbetrag“ genannt, auszustatten. Der Zielbetrag wird auf 10 % der gesamten Kapitalverbindlichkeiten der Gemeinschaft ... festgesetzt.“ „Die in Artikel 2 erster Gedankenstrich vorgesehenen Übertragungen belaufen sich bis zum Erreichen des Zielbetrags auf 14 % des Kapitalbetrags der Transaktionen.“

bedeutet beispielsweise zu klären, welche wirtschaftlichen Nachteile sich aus der Verwirklichung einer neuen Straßen-Alpenquerung (sowohl Straßentunnel Fréjus als auch Mercantourstrecke) für das Vorhaben Lyon-Turin ergäben. Zur Deckung dieser Bürgschaften könnte ein Fonds für den Risikoausgleich zwischen den verschiedenen Projekten des transeuropäischen Verkehrsnetzes geschaffen werden. Wie bei allen Versicherungssystemen müssten die Risiken auf möglichst viele Projekte verteilt werden.

Dazu könnte ein Rücklagefonds gemäß mit der EIB abzustimmenden Modalitäten geschaffen werden, in den die Prämien der beteiligten Unternehmen und Beiträge der interessierten öffentlichen Stellen, darunter der Union, eingezahlt würden.

Die Höhe dieser Rücklage müsste der Wahrscheinlichkeit entsprechen, mit der die eingegangenen begrenzten Risiken tatsächlich eintreten können. Die Beiträge der Union könnten ohne Änderung der gegenwärtigen Vorschriften aus der Haushaltslinie der transeuropäischen Netze bereitgestellt werden oder möglicherweise aus den Strukturfonds und dem Kohäsionsfonds stammen. Die konkreten Auswirkungen eines solchen Vorgehens müssten im Rahmen der Ausarbeitung der neuen finanziellen Vorausschau geprüft werden.

FAZIT

Für die Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes in der erweiterten Europäischen Union wird es künftig notwendig sein,

– die private Kapitalbeteiligung zu fördern, und zwar durch innovative Mittel zur Überwindung der gegenwärtigen Hindernisse, die einer allgemeinen Nutzung der öffentlich-privaten Partnerschaften entgegen stehen;

– die Kohärenz und Komplementarität der Strukturen, die solche Arten von Projekten verwalten, zu gewährleisten, insbesondere durch einheitliche Verwaltungsverfahren und -instrumente und die Bildung neuer transnationaler Körperschaften;

– im Zusammenhang mit der laufenden Diskussion über die künftige finanzielle Vorausschau die Höhe der Finanzmittel der Gemeinschaft zu überprüfen.

TEIL II: SCHAFFUNG EINES EUROPÄISCHEN MAUTDIENSTES

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

Elektronische Mautsysteme wurden in einigen europäischen Ländern seit Beginn der 1990-er Jahre von Autobahnbetreibern zur Finanzierung des Aufbaus und der Instandhaltung der Infrastruktur eingeführt. Ihr Hauptziel besteht in der Verkürzung der Durchfahrtzeiten an den Mautstellen, um deren Kapazität zu erhöhen. Es wurden verschiedene Systeme auf lokaler und dann auf nationaler Ebene eingeführt, die allerdings untereinander nicht kompatibel sind. Daraus ergeben sich neue Schwierigkeiten für Kraftfahrer, die (bisweilen innerhalb eines Ballungsgebietes) mehrere Vignetten oder „Tags“ an den Windschutzscheiben ihrer Fahrzeuge anbringen müssen, um diese Systeme nutzen zu können. In Italien, Portugal, Frankreich, der Schweiz, Slowenien und Norwegen gibt es landesweite Systeme, die allerdings untereinander wiederum nicht kompatibel sind. Angesichts der Zunahme des internationalen Verkehrs stellt sich heute die Frage nach der europaweiten Interoperabilität all dieser Systeme.

Überdies kommt es an bestimmten Überlastungspunkten des europäischen Straßennetzes zu Spitzenverkehrszeiten oder sogar regelmäßig **an den Mautstellen zu Staus, Verkehrsstockungen, Unfällen und Störungen** zum großen Nachteil der Straßenbenutzer und der Umwelt. Dagegen stehen bei der elektronischen Mauterhebung der Straßenbenutzer und sein Fahrzeug im Mittelpunkt der Verkehrsorganisation. Sie ist ein hervorragendes Mittel zur Staureduzierung, wenn die Mautstellen über eine ausreichende Anzahl elektronisch ausgerüsteter Spuren verfügen und ein hoher Anteil der Fahrzeugführer dieses System abonniert (und dadurch zahlreiche Fahrzeuge entsprechend ausgestattet sind). Es ermöglicht die einfache Trennung der regelmäßigen Nutzer von den Gelegenheitsnutzern schon bei der Zufahrt zur Mautstelle oder bei der Durchfahrt. Die Abonnenten können dann auf den eigens dafür vorgesehenen Spuren ohne weiteres – wenn auch mit stark verminderter Geschwindigkeit – durchfahren, und brauchen nicht mehr anzuhalten. Dies gilt sogar dann, wenn die Mautspur mit einem Schlagbaum ausgestattet ist, da die Spurbreite entsprechend angepasst ist. So beträgt der maximale Durchsatz in einer Spur mit Bankkartenautomat oder mit manueller Abfertigung etwa 120 Fahrzeuge pro Stunde, wogegen in einer Spur mit elektronischer Mauterhebung je nach Einrichtung zwischen 200 und 300 Fahrzeuge pro Stunde abgefertigt werden können.

Elektronische Mautsysteme beseitigen daher nicht nur Staupunkte und machen den Verkehr flüssiger, sondern tragen auch zur Verringerung der Anzahl von Unfällen und damit zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr bei. Durch die Verringerung der Geldbeträge in den Mautstellen sinkt darüber hinaus auch das mit Geldtransporten verbundene Risiko.

Elektronische Mautsysteme sind nicht zuletzt auch der potenzielle Schlüssel zur **Entwicklung der Informationsgesellschaft im Straßenverkehr**, denn die gleichen Geräte können in den Fahrzeugen zur Erbringung anderer, für den Reisenden nützlicher Telematik-Dienstleistungen und für Sicherheitssysteme genutzt werden: automatischer Unfallnotruf, Echtzeitinformationen über die Verkehrslage oder über Fahrzeiten usw. Elektronische Mautsysteme stärken daher die europäische Elektronikindustrie, die auf diesem Gebiet führend ist und die nach technischen

Normen verlangt, damit es nicht zur Fragmentierung des Marktes kommt. Überdies werden auch die Autohersteller die Möglichkeit haben, ihre neuen Fahrzeuge mit Mautgeräten auszustatten.

2. BISHERIGE NORMUNG

Heutige elektronische Mautsysteme beruhen auf der Technologie der sog. **Mikrowellen-Nahbereichskommunikation** (DSRC), die in zahlreichen Varianten auf dem Markt vertreten ist. Die jahrelange Normungsarbeit innerhalb des Europäischen Komitees für Normung (CEN) hat im Januar 2003 endlich zur Verabschiedung eines endgültigen Normentwurfs geführt. Dieser Entwurf enthält jedoch zwei unterschiedliche Varianten.

Im Jahr 1997 waren **Vornormen** vom CEN angenommen worden, die aber nicht die Kompatibilität der Systeme untereinander gewährleisten und unterschiedliche Auslegungen erlauben. Dies hat dazu geführt, dass heute in Europa die beiden oben genannten Varianten nebeneinander bestehen. Darüber hinaus gibt es aber außerhalb dieser Vornormen zahlreiche ältere Systeme, die dennoch weit verbreitet sind und zum Teil viele Benutzer haben.

Eine europäische Richtlinie, die eine Umstellung hin zur künftigen Interoperabilität der unterschiedlichen Systeme für den Nutzer gewährleistet, ist nun erforderlich, weil die verschiedenen Mitgliedstaaten der Union sonst auch weiterhin technisch inkompatible nationale Mautsysteme einführen werden, wodurch sie zusätzliche Probleme für den internationalen Straßenverkehr schaffen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes weiter behindern. Kommt diese Richtlinie nicht zustande, werden die Fahrzeugführer gezwungen sein, ihre Fahrzeuge mit mehreren nationalen Mautgeräten auszustatten, um das europäische Straßennetz problemlos befahren zu können.

Diese Richtlinie beruht auf der Vorarbeit, die bereits innerhalb des Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung und im Zusammenhang mit den Transeuropäischen Netzen geleistet wurde.

3. MAUTEINFÜHRUNG IN WEITEREN MITGLIEDSTAATEN UND SITUATION DER LASTKRAFTWAGEN

Elektronische Mautsysteme, die es ursprünglich nur in einigen Ländern gab, breiten sich nun in ganz Europa aus. So führen seit kurzem mehrere Länder die elektronische Mauterhebung als Mittel der Verkehrssteuerung z. B. in Stadtgebieten (Niederlande, Vereinigtes Königreich) oder für bestimmte Fahrzeugkategorien (LKW in Deutschland, Österreich und der Schweiz) ein oder haben dies vor. Einige dieser Länder setzen dabei auf neueste Technologien wie Satellitenortung (GNSS: GPS, später GALILEO) in Verbindung mit Mobilfunk (nach der GSM/GPRS-Norm). Damit vermeiden sie vor allem kostspielige Investitionen in die Ausrüstung ihrer Straßennetze und können den letzten Stand der Technik einsetzen, wobei sie allerdings auf die Weiterentwicklung der Satellitennavigationssysteme, insbesondere GALILEO, vertrauen. Sie wählen somit eine Standardtechnologie für die künftige Entwicklung des Straßenverkehrs. Dabei müssen sie nicht die für 2008 vorgesehene Inbetriebnahme von GALILEO abwarten, weil das Vorgängersystem EGNOS bereits

ab 2004 eine Ortungsgenauigkeit bieten wird, die über der von GPS allein liegt. Überdies ist die Verbindung von Satellitenortung und Mobilfunk auch die einzige Lösung, die eine einfache Realisierung der „Gebietsmaut“ ermöglicht, d. h. die Bemautung von Fahrzeugen, die in ein bestimmtes geografisches Gebiet (beispielsweise ein städtisches Ballungsgebiet) einfahren oder es verlassen. Andere Länder entscheiden sich je nach verfolgter Gebührenpolitik und bestehendem Straßennetz konservativer und setzen weiterhin auf die Mikrowellen-Technik.

Andere Techniken als die Mikrowelle oder das Paar „GPS/GSM“ werden gegenwärtig in keinem Mitgliedstaat für die Einführung neuer Mautsysteme in Betracht gezogen.

Die Zukunft der europäischen Mautsysteme läuft also auf zahlreiche unterschiedliche Anwendungen dieser drei Techniken hinaus, was den Reisenden in arge Bedrängnis bringen könnte. Betrachten wir das Beispiel der Lastkraftwagen. LKW müssen schon seit Jahren in der Schweiz Gebühren entrichten. Dabei ist die Schweiz ein unumgängliches Transitland für einen großen Teil des transalpinen Straßenverkehrs. Die LKW müssen mit einem komplizierten Gerät ausgestattet sein, das im Fahrerhaus von außen für Polizei und Zoll sichtbar anzubringen ist, damit diese das Funktionieren und die ordnungsgemäße Verwendung visuell kontrollieren können. Beim schweizerischen System kommt eine Kombination aus DSRC-Mikrowelle und GPS zum Einsatz. Österreich kündigte Ende Mai 2002 die Einführung eines anderen Systems an, das nur mit DSRC arbeitet, aber ebenfalls zur Gebührenerhebung bei LKW dienen soll. Deutschland gab im Juni 2002 eine ähnliche Entscheidung bekannt und wird eine Kombination aus den drei Techniken zum Einsatz bringen. Und diese Situation wird noch unübersichtlicher, wenn weitere europäische Staaten wie die Niederlande und das Vereinigte Königreich eine LKW-Maut einführen oder wenn andere Länder wie Frankreich zulassen, dass auch LKW ihre schon vorhandenen nationalen Mautsysteme benutzen (Italien gestattet dies bereits). Soll den LKW-Fahrern in Zukunft zugemutet werden, dass sie ein halbes Dutzend elektronischer Geräte (die jeweils 1,5–2,5 dm³ ausmachen und 1–2 kg wiegen können) im Fahrerhaus mitführen müssen, die allesamt nur einer einzigen Funktion dienen, nämlich der Gebührenerhebung? Auch der Anschaffungspreis für solche Geräte macht diese Situation unerträglich.

Es muss daher dringend verbindlich festgelegt werden, dass den Kraftfahrern im internationalen Verkehr Mautgeräte zur Verfügung gestellt werden, die sich für alle in Europa eingesetzten Systeme eignen. Nach Ansicht der Industrie ist dies ohne wesentliche Erhöhung der Gerätepreise möglich. Einige Hersteller geben an, dass gegenüber dem Preis von 20 € für ein Fahrzeuggerät, das lediglich mit einem einzigen Mikrowellensystem kommunizieren kann, der Preis eines interoperablen Geräts, das mit allen in der EU eingesetzten Mikrowellensysteme zusammenarbeitet, etwa 25 € betragen würde. Zur wirklichen Preissteigerung wird es erst mit der Integration der Satellitenortungs- und Mobilfunktechnik in die Geräte kommen. Andererseits würde aber der Preis eines solchen satellitenfähigen Mautgerätes durch den Einbau eines Mikrowellenssystems nicht wesentlich steigen.

Überdies bergen die unterschiedlichen Funktionsweisen der Mautgeräte die zunehmende Gefahr von Bedienungsfehlern der Fahrzeugführer, die zu ungewollten Rechtsverstößen (z. B. Falschdeklarierung des Anhängers oder der Achszahl) und damit zu heiklen Situationen sowohl für die Benutzer als auch für die Betreiber

führen können. Zur Vereinheitlichung und Rationalisierung der Fahrzeuggeräte ist daher ein Eingreifen erforderlich.

4. ZIEL DER RICHTLINIE

Die hier vorgeschlagene Richtlinie wurde bereits im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ angekündigt. Sie schafft die Voraussetzungen für die schnellstmögliche Einführung **eines europäischen Mautdienstes** im gesamten gebührenpflichtigen Straßennetz der Gemeinschaft. Dieser Dienst beruht auf dem Grundsatz: „ein Vertrag pro Kunde – ein Gerät pro Fahrzeug“.

Es ist hervorzuheben, dass die Entgeltpolitik selbst nicht Gegenstand dieser Richtlinie ist. Der Vorschlag greift daher in keiner Weise den Möglichkeiten einer künftigen Gebührenpolitik vor. Die enthaltenen technischen Lösungen gestatten ganz im Gegenteil die Einführung aller möglichen Gebührenmodelle, die derzeit sowohl auf Unionsebene als auch in den Mitgliedstaaten in Betracht gezogenen werden. Durch die Gewährleistung der Interoperabilität der Mautsysteme innerhalb des Binnenmarktes erleichtert die Richtlinie die Einführung von Infrastrukturgebühren auf europäischer Ebene. Die vorgeschlagene Technik eignet sich für die gesamte Infrastruktur (Autobahnen, Straßen, Brücken, Tunnel usw.) und alle Fahrzeugarten (LKW, PKW, Motorräder...).

5. VERWIRKLICHUNG DES ZIELS

Die Autobahnbetreiber haben bedeutende Summen (in einer Größenordnung von jeweils mehreren Hundert Millionen Euro) in die ihre Systeme investiert, um eine für PKW-Fahrer komfortablere Mautabwicklung zu ermöglichen. Diesen Investitionen und ihrer finanziellen und technischen Amortisierung ist bei einer schrittweisen Umstellung auf interoperable Systeme im Rahmen des „europäischen Mautdienstes“ Rechnung zu tragen. Nationale oder lokale Systeme, die für lokale Anwendungen genutzt werden, können bis zu ihrer Ausmusterung neben dem neuen europäischen Dienst beibehalten werden. Durch die Verpflichtung der Betreiber, interessierten Nutzern interoperable Empfangsgeräte zur Verfügung zu stellen, werden aber die Auswirkungen dieser Situation für den Nutzer wesentlich verringert.

Dadurch wird es möglich, die künftige Interoperabilität der bestehenden Systeme in die Wege zu leiten. Allerdings möchten einige der bereits genannten Länder die elektronische LKW-Maut bereits im Jahr 2003–2004 einführen. Einige Städte wie Rom oder London haben die Mauteinführung beschlossen, um die Zufahrt von Fahrzeugen in das Stadtzentrum besser zu steuern. Deshalb ist es wichtig, so schnell wie möglich technische Leitlinien festzulegen, um die Interoperabilität der künftigen Systeme sicherzustellen. Im Übrigen verlangt auch der Markt nach einem zukunftsträchtigen Standardsystem.

Um dieser zweifachen Problemstellung gerecht zu werden, umfasst der „europäische Mautdienst“ sowohl eine kurzfristige Lösung (bis 2005) für die vorhandenen Systeme als auch eine langfristige Lösung (2008–2012), die bereits heute festgelegt und bekannt gemacht wird.

Die Kommission fordert die Industrie auf, ihre Bemühungen zur schnellstmöglichen Verabschiedung gemeinsamer Normen für die drei Techniken fortzusetzen.

6. SATELLITENORTUNG UND MOBILFUNK IN VERBINDUNG MIT DER MIKROWELLENTECHNIK IST DIE KURZ- UND MITTELFRISTIGE LÖSUNG, LANGFRISTIG SOLL AUSSCHLIEßLICH DIE MODERNSTE TECHNIK ZUM EINSATZ KOMMEN.

Diese in Artikel 2 genannte Lösung zielt darauf ab, die **Entgelterhebung im Straßennetz ohne Neubau von Mautstellen zu ermöglichen**. Die allgemeine Gebühreneinführung erfordert neue technische Lösungen, die sich für das gesamte Straßennetz eignen. So ist die Einrichtung von Mautstrecken im gesamten Straßennetz einschließlich der Stadtzentren denkbar, wofür es sowohl finanzielle als auch umwelt- oder sicherheitspolitische Gründe geben kann.

Der Vorschlag beruht auf der Anwendung neuer Techniken, die bereits zur Verfügung stehen, nämlich dem Paar GNSS/GSM in Verbindung mit der unionsweit schon genutzten und sehr weit verbreiteten Mikrowellentechnik. Diese drei Techniken sind die einzigen, die heute für neue Mautsysteme in Europa überhaupt in Frage kommen.

Wegen ihrer größeren Flexibilität und ihrer besseren Anpassbarkeit an neue gemeinschaftliche Entgeltkonzepte ist die **Satellitenortung in Verbindung mit dem Mobilfunk für den Aufbau des europäischen Mautdienstes grundsätzlich vorzuziehen**. Außerdem handelt es sich hierbei um Bestandteile zahlreicher aktiver Sicherheitssysteme, mit denen die Hersteller ihre Fahrzeuge ohnehin zunehmend ausstatten werden. Dennoch können die Betreiber bis 2008 die Mikrowellentechnik auch in neuen Systemen noch einsetzen.

Diese Lösung schützt einerseits den Fortbestand der in mehreren Ländern bereits getätigten Investitionen und trägt gleichzeitig den qualitativen Vorteilen der neuen Technik Rechnung, die sich zweifellos in naher Zukunft durchsetzen wird. Dies gilt umso mehr, als sie den neuen, in der Einleitung erwähnten Mehrwertdiensten für Reisende den Weg ebnen. Dieser Ansatz hat den Vorteil, dass die Betreiber die Lösung wählen können, die sich am besten für ihren Einzelfall eignet, während gleichzeitig die Anforderungen für die Einrichtung des europäischen Mautdienstes erfüllt werden.

7. LANGFRISTIGE TECHNISCHE LÖSUNG FÜR DEN EUROPÄISCHEN MAUTDIENST: AB 2008 WIRD DIE NUTZUNG DER SATELLITENORTUNGSTECHNIK FÜR NEUE SYSTEME UND AB 2012 FÜR ALLE SYSTEME VERBINDLICH VORGESCHRIEBEN.

Angesichts des technischen Forschritts wird im Jahr 2008 die aus den 70-er Jahren stammende Mikrowellentechnik über dreißig Jahre alt und technisch veraltet sein, auch wenn sie weiterhin in den Straßennetzen zum Einsatz kommt. Dagegen wird sich die Satellitentechnik, die mit der vollständigen Inbetriebnahmen von GALILEO im Jahr 2008 ihre technische Reife erreicht, nicht nur ausreichend bewährt haben, es werden auch die nötigen Erfahrungen vorliegen, um den europäischen Mautdienst allein auf diese Technik zu stützen. Insbesondere das schwierige Problem der Betrugsbekämpfung, das heute mit Hilfe einer komplexen

Nahbereichskommunikation zwischen der straßenseitigen Ausrüstung und den Fahrzeuggeräten gelöst wird, dürfte mit der Entwicklung der neuen technischen Lösungen leichter in den Griff zu bekommen sein.

Es ist ferner zu fürchten, dass bis zum Jahr 2008 weitere Versuche unternommen werden, um neue Mikrowellensysteme einzuführen, wodurch neue Probleme der technischen Interoperabilität geschaffen würden.

Aus diesem Grund wird in der Richtlinie festgelegt, dass ab 2008 bei allen neuen Systemen, die im Rahmen des europäischen Mautdienstes in Betrieb genommen werden, die Satellitenlösung, die aus der Verbindung von Satellitenortung und Mobilfunk besteht, den Mikrowellentechniken vorzuziehen ist. Zur Erhaltung bereits der in bestimmten Ländern, insbesondere in Österreich, Spanien, Frankreich, Griechenland, Portugal und Italien, schon getätigten oder geplanten Investitionen können die bereits in Betrieb genommenen Systeme aber weiter genutzt werden. Es muss allerdings in allen Ländern, die dies tun, eine Umstellungsstrategie für das Jahr 2010 ausgearbeitet werden. Die Umstellung selbst muss bis zum Jahr 2012 vollzogen sein.

Um sicherzustellen, dass die bestehenden Probleme in Bezug auf die Nutzung der Satellitentechnik zufriedenstellend berücksichtigt und gelöst werden, legt die Kommission vor dem 31. Dezember 2007 einen Bericht vor. Sollte aus diesem in Zusammenarbeit mit dem Mautausschuss ausgearbeiteten Bericht hervorgehen, dass noch immer Probleme bei der Anwendung der Satellitenortungs- und Mobilfunksysteme bestehen, wird die Kommission einen Vorschlag unterbreiten, um eine weitere parallele Nutzung von Satelliten/Mobilfunk- und Mikrowellensystemen zu ermöglichen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass dank der technischen Lösung, die auf Satellitenortung und Mobilfunk beruht, für die meisten Nutzer die Mautschranken verschwinden würden, da sie zum Bezahlen nicht mehr anhalten müssten. Es würden lediglich kleine Mautanlagen für nicht ausgerüstete und Gelegenheitsnutzer erhalten bleiben.

In diesem Zusammenhang kommt es darauf an, dass sich die Industrie für den erfolgreichen Abschluss der Normungsarbeiten im Rahmen der europäischen Normenorganisationen einsetzt, und zwar sowohl im Hinblick auf die Mikrowellentechnik als auch – und vor allem – für die Satellitenortungs- und Mobilfunktechnik.

8. ZEITPLAN FÜR DIE EINRICHTUNG DES EUROPÄISCHEN MAUTDIENSTES

Die technischen und vertraglichen Bedingungen für die vollständige Einführung des „europäischen Mautdienstes“ auf der Grundlage der hier beschriebenen Technik werden von einem in Artikel 5 festgelegten Ausschuss erörtert.

Die Einführung des Mautdienstes erfolgt in zwei Schritten:

– elektronische Maut für LKW und Reisebusse ab 2005,

– elektronische Maut für PKW ab 2010.

Bis zum Jahr 2010 wird es der technische Fortschritt erlauben, alle vierrädrigen Fahrzeuge mit einem Mauterfassungsgerät auszustatten, das die Kommunikation per Mikrowelle, GSM/GPRS und GNSS ermöglicht und verschiedene Telematikdienste, darunter die elektronische Mauterhebung, unterstützt. Dieser Technologiesprung hat bereits begonnen und wird dazu führen, dass die Kosten eines Erfassungsgeräts auf den heutigen Preis eines einfachen Mikrowellen-Fahrzeuggeräts („DSRC-Tag"), also etwa 20–50 Euro, fallen.

Der europäische Mautdienst wird die vollständige Umsetzung zweier politischer Ziele der Europäischen Union oder der Mitgliedstaaten ermöglichen, nämlich der Gebührenerhebung bei LKW und der gebührengestützten Verkehrssteuerung im Stadtgebiet. Über die bessere Eignung für die Erhebung der bereits genannten „Gebietsmaut" hinaus bietet die Kombination Satellitenortung/Mobilfunk den Vorteil, dass damit eine nachträgliche Ausrüstung von Straßennetzen, für die ursprünglich keine Mauterhebung vorgesehen war, entfällt.

Bis 2010 wird also die Interoperabilität der nationalen elektronischen Mautsysteme durch die Einrichtung eines „europäischen Mautdienstes" gewährleistet, der allen Arten von Benutzern zur Verfügung steht.

9. Einrichtung des europäischen Mautdienstes: Regelungsausschuss

Die Grundlagen des europäischen Mautdienstes sind in Artikel 3 festgelegt. Dieser Dienst, der von allen Mautbetreibern angeboten wird, macht es möglich, den Straßenbenutzer tatsächlich in den Mittelpunkt der Verkehrsorganisation zu stellen. Er steht allen Benutzern aufgrund eines einzigen Abonnementvertrags im gesamten Straßennetz der Gemeinschaft zur Verfügung und stellt damit eine einheitliche Schnittstelle zwischen Nutzer und Infrastrukturbetreibern dar, bei der für die Einhaltung der Grundsätze des europäischen Rechts (insbesondere Schutz der Privatsphäre und Verarbeitung personenbezogener Daten) gesorgt ist.

Die Funktionsweise des europäischen Mautdienstes und zahlreiche technische Begleitmaßnahmen müssen jedoch genau festgelegt werden. Beispielsweise muss eine Vereinbarung zwischen den europäischen Infrastrukturbetreibern über die Einrichtung dieses Dienstes und die Schaffung eines Systems von Ausgleichszahlungen getroffen werden.

Die Kommission ist für die Festlegung des „europäischen Mautdienstes" zuständig und trifft die dazu erforderlichen technischen Entscheidungen nach dem Komitologieverfahren gemäß Artikel 5 der Richtlinie. Nach Artikel 5 des Richtlinienvorschlags wird die Kommission von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten mit konkreten Erfahrungen in den Bereichen elektronische Maut und Straßenmanagement zusammensetzt. Da dieser Ausschuss noch nicht besteht, ist er neu zu schaffen. Er wird an die Ergebnisse der nach dem Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung und im Rahmen der transeuropäischen Netze durchgeführten Forschungsprojekte anknüpfen. Vorbereitende Arbeiten wurden bereits unter Leitung der Kommission in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden, den Infrastrukturbetreibern und der Industrie durchgeführt.

Folgende Fragen sind zu behandeln (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

– genaue Bestimmung des Dienstes: insbesondere funktionelle und technische Spezifikationen des Dienstes, der Dienstqualität und des Angebotsumfangs (Anzahl der Spuren) an den Mautstellen zur Begrenzung von Warteschlangen, Verkehrsstockungen und Störungen aller Art infolge der Mauterhebung; außerdem die mit dem Abonnement verbundenen Zahlungsmittel, der Kundendienst usw.

– Bestimmung der „Mautanwendungen", d. h. einer einheitlichen Nutzungsweise der Mautgeräte. Beispielsweise sind eine Bankkarte mit Chip und eine Kranken- oder Sozialversicherungskarte mit Chip technisch zwar kompatibel, aber nur die Bankkarte eignet sich zum Abheben von Bargeld am Automaten. Um ein solches Problem geht es hier;

– Einleitung und Verfolgung der technischen Normung durch die europäischen Normenorganisationen;

– mögliche technische Ergänzungen der verwendeten Normen zur Gewährleistung der Interoperabilität; Verfahren zur Berücksichtigung der technischen Entwicklung, insbesondere im Bereich des Mobilfunks;

– Vereinheitlichung der Mauterhebungsverfahren zwischen den Betreibern: Klassifizierung der Fahrzeuge, Zeichen und Markierungen an den Mautstellen, Behandlung von nicht ausgerüsteten Gelegenheitsnutzern;

– Spezifikationen für den Einbau der Mautgeräte in die Fahrzeuge;

– europäische Zulassungsverfahren für die Erfassungsgeräte im Fahrzeug, aber auch die straßenseitigen Ausrüstungen sowie für das Gesamtsystem aus Fahrzeug und Mautgerät, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr;

– Überprüfung der gewählten technischen Lösungen im Hinblick auf die europäischen Normen zum Schutz der grundlegenden Rechte und -freiheiten natürlicher Personen, vor allem ihrer Privatsphäre; es ist insbesondere die Vereinbarkeit mit den Richtlinien 95/46/EG[33] und 2002/58/EG[34] zu gewährleisten;

– Behandlung von Funktionsstörungen (Geräteausfall, beabsichtigte oder unbeabsichtigte Falschbedienung, Störungen usw.), vor allem im internationalen Kontext, wenn der Kunde nicht aus dem Land stammt, in dem die Zahlung erfolgen soll;

– Festlegung einer Vereinbarung zwischen den Betreibern über die Einführung des Dienstes im europäischen Straßennetz und eines einheitlichen Kundenvertrags. Es muss möglich sein, diese Vereinbarung später auf Bank-

[33] Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr

[34] Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation).

und Finanzinstitute auszudehnen, deren Zahlungskarten in das elektronische Mautsystem eingebunden werden sollen.

Die Kommission und der Ausschuss greifen auf den technischen Rat speziell dafür benannter Sachverständigengruppen zurück. Die Kommission wird insbesondere mit einer Expertengruppe aus Vertretern der Betreiber des „europäischen Mautdienstes“, der Elektronik- und Automobilindustrie, der Benutzer sowie Fachleuten und Einzelpersonen zusammenarbeiten. Diese Expertengruppe wird vor allem bei der Ausarbeitung des Berichts über den Stand der technischen Entwicklung zu Rate gezogen. Diese Sachverständigengruppen können mit der Ausarbeitung der vorbereitenden Ausschussunterlagen beauftragt werden. Ferner kann die Kommission andere Ausschüsse oder Arbeitsgruppen, insbesondere die gemäß Artikel 29 der Richtlinie 95/46/EG eingesetzte Gruppe für den Schutz von Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, um deren Stellungnahmen bitten.

2003/0081 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission[35],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[36],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[37],

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In seiner Entschließung vom 17. Juni 1997 zum Ausbau der Telematik im Straßenverkehr, insbesondere zur elektronischen Gebührenerfassung[38] ersuchte der Rat die Mitgliedstaaten und die Kommission, eine Strategie für die Zusammenführung der Systeme zur elektronischen Gebührenerfassung zu entwickeln, um einen angemessenen Grad der Interoperabilität auf europäischer Ebene zu erreichen. In ihrer Mitteilung an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die europaweite Interoperabilität der Systeme zur elektronischen Gebührenerhebung[39] stellte die Kommission die erste Phase dieser Strategie vor.

(2) Die europäischen Staaten haben elektronische Mautsysteme zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur oder elektronische Gebührenerhebungssysteme für die Nutzung ihrer Straßennetze (nachfolgend gemeinsam „elektronische Maut“ genannt) eingeführt, die mehrheitlich mit der Technik der Mikrowellen-Nahbereichskommunikation (DSRC) mit Frequenzen um 5,8 GHz arbeiten; diese Systeme sind jedoch untereinander nicht kompatibel. Die Arbeiten des Europäischen Komitees für Normung (CEN) in Bezug auf diese Mikrowellentechnik haben nach der

---

[35] ABl. C […] vom […], S. […].
[36] ABl. C […] vom […], S. […].
[37] ABl. C […] vom […], S. […].
[38] ABl. C 194 vom 25.6.1997, S. 5.
[39] KOM(1998) 795 endg.

Verabschiedung von Vornormen im Jahr 1997[40] schließlich im Januar 2003 zur Annahme technischer Normen geführt, die der Kompatibilität der elektronischen Mautsysteme, bei denen die Mikrowellentechnik bei 5,8 GHz zum Einsatz kommt, dienlich sind. Diese technischen Normen enthalten jedoch zwei Varianten, die nicht vollständig miteinander kompatibel sind. Diese Normen beruhen auf dem von der Internationalen Normenorganisation (ISO) für die Kommunikation zwischen Computersystemen festgelegten OSI-Modell für die Verbindung offener Systeme (*„Open Systems Interconnection“*[41]).

(3) Industrie und Infrastrukturbetreiber haben sich in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union dennoch auf die Entwicklung von Produkten geeinigt, die auf der Grundlage der Vornormen von 1997 interoperabel sind und die mit einer Hochgeschwindigkeitsübertragung zwischen dem straßenseitigen Gerät und dem Fahrzeuggerät arbeiten. Daher ist es möglich, neue elektronische Mautsysteme einzuführen, die mit den zuletzt in der Gemeinschaft in Betrieb genommenen Systemen (Frankreich, Spanien, Österreich) technisch kompatibel sind.

(4) Es kommt es nun darauf an, diese Normungsarbeit so schnell wie möglich zum Abschluss zu bringen, damit technische Normen festgelegt werden, die gewährleisten, dass alle elektronischen Mautsysteme, die auf der Mikrowellentechnik beruhen, miteinander kompatibel sind. Ferner muss die Normungsarbeit in Bezug auf die Kombination aus Satellitenortung und Mobilfunk für die Zwecke der elektronischen Mauterhebung zügig abgeschlossen werden, um eine neuerliche Marktfragmentierung zu verhindern.

(5) Da mit der allgemeinen Einführung elektronischer Mautsysteme in den Mitgliedstaaten und ihren Nachbarländern zu rechnen ist, sind Systeme erforderlich, die der künftigen Entwicklung einer gemeinschaftlichen Gebührenpolitik gerecht werden.

(6) Die neue Satellitenortungs- und Mobilfunktechnik (GNSS und GSM/GPRS) und ihr Einsatz zur Mauterhebung wird den Anforderungen der neuen Gebührenpolitik gerecht, die in der Gemeinschaft und in den Mitgliedstaaten derzeit in Betracht gezogen wird. Sie erlaubt die Erfassung der pro Straßenkategorie zurückgelegten Kilometer, ohne dass teure Infrastrukturinvestitionen oder die Errichtung neuer Mautstellen erforderlich wären. Außerdem ebnet diese Technik den Weg für neue Sicherheitsfunktionen und Reisedienste wie den automatischen Unfallnotruf mit Positionsangabe des Fahrzeuges und Echtzeit-Informationen über die Verkehrsbedingungen, das Verkehrsaufkommen oder Durchfahrtzeiten. Im Bereich der Satellitenortung wird das von der Europäischen Union im Jahr 2002 begonnene Projekt GALILEO ab 2008 Informationen liefern, die die Qualität des gegenwärtigen GPS übertreffen und sich optimal für Telematikdienste im Straßenverkehr eignen. Das Vorläufersystem EGNOS wird bereits im Jahr 2004 mit einer vergleichbaren Leistung in Betrieb gehen. Diese innovativen Systeme könnten sich allerdings im Hinblick auf die Zuverlässigkeit der Kontrolle und die Betrugsbekämpfung als problematisch erweisen.

---

[40] Die CEN-Vornormen über die Mikrowellen-Nahbereichskommunikation bei 5,8 GHz sind unter dem Fachbegriff *Dedicated Short Range Communications* (DSRC) bekannt.

[41] Verweis einfügen

(7) Die Tatsache, dass für elektronische Mautdienste mehrere verschiedene Techniken (vor allem Mikrowelle bei 5,8 GHz, Satellitenortung und Mobilfunk) vorgesehen oder eingesetzt werden und dass die Mitgliedstaaten und deren Nachbarländer dafür unterschiedliche Spezifikationen vorschreiben, kann sich als Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts erweisen und den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik schaden. Diese Situation birgt die Gefahr, dass künftig mehrere teure und miteinander inkompatible Mautgeräte in den Fahrerhäusern der LKW angebracht werden müssen und dass es zu Bedienungsfehlern und zu unbeabsichtigten Betrugsfällen seitens der Kraftfahrer kommt.

(8) Es ist notwendig, einerseits die künstlichen Hindernisse zu beseitigen, die dem freien Personen- und Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten entgegenstehen, und gleichzeitig den Mitgliedstaaten und der Union die Möglichkeit zu erhalten, auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene unterschiedliche Gebührenkonzepte für alle Fahrzeugarten anzuwenden. Die in den Fahrzeugen angebrachten Erfassungsgeräte müssen die Erhebung dieser Gebühren unter Beachtung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung zwischen den Bürgern aller Mitgliedstaaten der Europäischen Union ermöglichen. Deshalb muss so schnell wie möglich die gemeinschaftsweite Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme hergestellt werden.

(9) Die Kraftfahrer erwarten mit Recht eine höhere Dienstqualität der Straßeninfrastruktur – vor allem im Bereich der Sicherheit – und eine Verkürzung der Warteschlangen an den Mautstellen, insbesondere zu Spitzenverkehrszeiten und an bestimmten Überlastungspunkten des Straßennetzes. Die Merkmale des europäischen Mautdienstes müssen dem Rechnung tragen.

(10) Elektronische Mautsysteme tragen wesentlich zur Verringerung der Unfallgefahr und damit zur Erhöhung der Sicherheit der Reisenden an den Mautstellen, zur Verringerung der Bargeldzirkulation und insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung der Staus an den Mautstellen bei. Außerdem ermöglichen sie die Vermeidung der negativen Umweltauswirkungen, die mit dem Bau neuer Mautstationen oder der Erweiterung bestehender Mautstellen verbunden sind.

(11) Die Einführung von elektronischen Mautsystemen ist mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden. Bei dieser Verarbeitung muss die Einhaltung der europäischen Rechtsvorschriften, insbesondere der Richtlinien 95/46/EG und 2002/58/EG sichergestellt sein. Das Recht auf den Schutz der personenbezogenen Daten wird in Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ausdrücklich anerkannt.

(12) Da die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahme, **insbesondere die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme innerhalb des Binnenmarktes** und die Einrichtung eines **europäischen Mautdienstes** für das gesamte mautpflichtige Straßennetz der Gemeinschaft, durch die Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher aufgrund ihrer **europäischen** Tragweite besser auf Gemeinschaftsebene zu realisieren sind, kann die Gemeinschaft unter Beachtung des in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzips tätig werden. Diese Richtlinie geht nicht über das für die Erreichung der Ziele erforderliche Maß hinaus und steht daher im Einklang mit dem im gleichen Artikel erwähnten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

(13) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[42] erlassen werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Ziel und Anwendungsbereich

In dieser Richtlinie werden die Voraussetzungen für die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft festgelegt. Sie gilt für die elektronische Erhebung aller Arten von Straßenbenutzungsentgelten im gesamten gemeinschaftlichen Straßenverkehrsnetz einschließlich aller städtischen und außerstädtischen Straßen, Autobahnen, übergeordneten und nachgeordneten Straßen sowie Bauwerke wie Tunnel und Brücken oder Fähren usw.

Zur Verwirklichung des in Absatz 1 genannten Zwecks wird ein „europäischer Mautdienst" geschaffen, der gewährleisten soll, dass die elektronischen Mautsysteme, die auf nationaler oder regionaler Ebene bereits im Einsatz sind oder die künftig auf dem Gebiet der Europäischen Union in Betrieb genommenen werden, für den Nutzer interoperabel sind.

Artikel 2
Technische Lösungen

1. Alle neuen elektronischen Mautsysteme, die ab dem 1. Januar 2005 in Betrieb genommen werden und für LKW aller Kategorien und/oder Reisebusse bestimmt sind, nutzen zur Mautabwicklung eine oder mehrere der drei folgenden Techniken:

   a) Satellitenortung

   b) Mobilfunk nach der GSM/GPRS-Norm (GSM TS 03.60/23.060)

   c) Mikrowelle bei 5,8 GHz

2. Ein „europäischer Mautdienst" wird gemäß Artikel 3 zum 1. Januar 2005 geschaffen. Ab diesem Termin müssen die Betreiber interessierten Nutzern nach dem Zeitplan in Artikel 3 Absatz 3 Erfassungsgeräte für ihre Fahrzeuge bereitstellen, die sich für alle innerhalb der Europäischen Union eingesetzten elektronischen Mautsysteme und für alle Fahrzeugarten eignen und die mit allen auf dem Gebiet der Union betriebenen Systemen interoperabel sind und kommunizieren können.

3. Dieses Erfassungsgerät kann zur Berechnung der anfallenden Gebühren auch mit dem digitalen Fahrtenschreiber des Fahrzeugs verbunden werden.

4. Ab 1. Januar 2008 beruhen alle neuen Systeme, die im Rahmen des „europäischen Mautdienstes" gemäß Artikel 3 in Betrieb genommen werden, ausschließlich auf den in Artikel 2 Absatz 1 genannten Satellitenortungs- und des Mobilfunktechniken.

---

[42] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

5. Die Systeme, die im Rahmen des „europäischen Mautdienstes“ vor dem 1. Januar 2008 in Betrieb genommen wurden, müssen die 5,8-Ghz-Mikrowellentechnik bis zum 1. Januar 2012 aufgegeben haben. Eine Strategie zur Umstellung dieser Systeme ist zu erarbeiten und in der Zeit vom 1. Januar 2008 bis zum 1. Januar 2012 zu verwirklichen.

6. Um sicherzustellen, dass die Satellitenortungs-/Mobilfunktechniken den Anforderungen der Mautsystembetreiber gerecht werden, legt die Kommission vor dem 31. Dezember 2007 einen Bericht vor, den sie mit Unterstützung des Mautausschusses erarbeitet, sowie gegebenenfalls einen Vorschlag über die Verlängerung der Nutzungsdauer der Mikrowellensysteme.

7. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Nutzung elektronischer Mautsysteme zu erhöhen. Sie sorgen insbesondere dafür, das spätestens im Jahr 2005 in jeder Mautstelle mindestens 50 % der Spuren für die elektronische Mauterhebung ausgerüstet sind.

8. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die für den Betrieb des „europäischen Mautdienstes“ notwendige Verarbeitung personenbezogener Daten in Übereinstimmung mit den europäischen Rechtsnormen zum Schutz der Freiheiten und Grundrechte natürlicher Personen, insbesondere den europäischen Richtlinien 95/46/EG und 2002/58/EG, erfolgt.

Artikel 3
Schaffung eines europäischen Mautdienstes

1. Für die gesamte maut- oder gebührenpflichtige Straßenverkehrsinfrastruktur der Gemeinschaft wird ein „europäischer Mautdienst“ eingerichtet. Dieser Dienst gilt für das gesamte Infrastrukturnetz aufgrund eines einzigen Abonnementvertrages, der bei einem beliebigen Betreiber eines Teils dieser Infrastruktur abgeschlossen werden kann.

2. Der europäische Mautdienst steht in keinem Zusammenhang mit der Höhe der Gebühren oder dem Zweck ihrer Erhebung. Er betrifft lediglich die Art der Maut- oder Gebührenerhebung. Seine Abwicklung erfolgt einheitlich und unabhängig vom Zulassungsort des Fahrzeugs, der Staatsangehörigkeit des Abonnenten und dem Sitz des Betreibers, bei dem der Dienst abonniert wird, sowie von dem Mautgebiet oder der Stelle, an der die Maut erhoben wird.

3. Jeder betroffene Netzbetreiber muss seinen Kunden den europäischen Mautdienst nach folgendem Zeitplan anbieten:

   a) für alle Fahrzeuge mit einer Gesamtmasse über 3,5 Tonnen und für Fahrzeuge, die mehr als 9 Personen befördern (Fahrzeugführer + 8) ab 1. Januar 2005,

   b) für alle anderen Fahrzeugarten spätestens ab 1. Januar 2010.

Artikel 4
Merkmale des europäischen Mautdienstes

1. Der europäische Mautdienst ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

a) funktionelle und technische Spezifikationen des Dienstes, der Dienstqualität und des Angebots (Anzahl der Spuren) an den Mautstellen zur Begrenzung von Warteschlangen, Verkehrsstockungen und Störungen aller Art infolge der Mauterhebung;

b) Einleitung und Verfolgung der technischen Normung durch die europäischen Normenorganisationen;

c) mögliche technische Ergänzungen der verwendeten Normen oder Vornormen zur Gewährleistung der Interoperabilität; Verfahren zur Berücksichtigung der technischen Entwicklung, insbesondere der Weiterentwicklung der Mobilfunktechnik, damit die Liste der Techniken, auf denen der europäische Mautdienst beruht, auf dem neuesten Stand gehalten wird;

d) <u>Spezifikationen für den Einbau der Mautgeräte in die Fahrzeuge</u>;

e) europäische Zulassungsverfahren für die Erfassungsgeräte im Fahrzeug, aber auch die straßenseitigen Ausrüstungen sowie für das Gesamtsystem aus Fahrzeug und Mautgerät, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr;

f) Klassifizierung der Fahrzeuge;

g) Transaktionsmodelle;

h) Vereinbarung zwischen den Betreibern der betroffenen Straßenverkehrsnetze über die Einführung des Dienstes im europäischen Straßennetz und eines einheitlichen Kundenvertrags;

i) Behandlung von Sonderfällen wie Gelegenheitsnutzern und von Funktionsstörungen aller Art;

j) Überprüfung der gewählten technischen Lösungen im Hinblick auf die europäischen Normen zum Schutz der grundlegenden Rechte und -freiheiten natürlicher Personen, vor allem ihrer Privatsphäre. insbesondere die Vereinbarkeit mit den Richtlinien 95/49/EG und 2002/58/EG muss sichergestellt sein.

2. Der europäische Mautdienst beruht auf den in Artikel 2 genannten technischen Lösungen.

3. Die Kommission trifft die technischen Entscheidungen in Bezug auf die Merkmale des „europäischen Mautdienstes“ nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Verfahren.

4. Entsprechend dem in der Richtlinie 98/34/EG festgelegten Verfahren fordert die Kommission die europäischen Normenorganisationen, insbesondere das Europäische Komitee für Normung auf, mit aller Kraft an der schnellen Verabschiedung von Normen für elektronische Mautsysteme zu arbeiten, insbesondere im Hinblick die Mikrowellentechnik und auf Systeme, die auf den Satellitenortungs- und Mobilfunktechniken beruhen.

5. Die für den europäischen Mautdienst bestimmten Geräte müssen insbesondere den Anforderungen der Richtlinien 1999/5/EG (Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen) und 89/336/EG (elektromagnetische Verträglichkeit) entsprechen.

Artikel 5
Ausschuss

Die Kommission wird vom „Mautausschuss“ unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG[43] unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 30. Juni 2004 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 7

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 8

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

---

[43] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

Politikbereich(e): Energie und Verkehr

Tätigkeit(en): Nachhaltige Verkehrspolitik

BEZEICHNUNG DER MASSNAHME: RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER DIE ALLGEMEINE EINFÜHRUNG UND DIE INTEROPERABILITÄT ELEKTRONISCHER MAUTSYSTEME IN DER GEMEINSCHAFT

1. HAUSHALTSLINIE (Nummer und Bezeichnung)

B2-704 A Nachhaltige Verkehrspolitik – Verwaltungsausgaben (für 2003)

06 01 04 03 Nachhaltige Verkehrspolitik – Verwaltungsausgaben (ab 2004)

2. ALLGEMEINE ZAHLENANGABEN

2.1. Gesamtmittelausstattung der Maßnahme (Teil B): Mio. € (VE) - keine

2.2. Laufzeit: jährlich

beginnt im Jahr 2003 und läuft gegen 2009 aus

2.3. Mehrjährige Gesamtvorausschätzung der Ausgaben

a) Fälligkeitsplan für Verpflichtungsermächtigungen/Zahlungsermächtigungen (finanzielle Intervention) *(vgl. Ziffer 6.1.1)*

in Mio. € *(bis zur 3. Dezimalstelle)*

	Jahr 2003	2004	2005	2006	2007	2008 und Folgejahre	Insgesamt
Verpflichtungsermächtigungen (VE)							
Zahlungsermächtigungen (ZE)							

b) Technische und administrative Hilfe und Unterstützungsausgaben *(vgl. Ziffer 6.1.2)*

VE	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
ZE	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
Zwischensumme a+b							
VE	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

ZE	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

c) Gesamtausgaben für Personal und sonstige Verwaltungsausgaben (*vgl. Ziff. 7.2 und 7.3*)

VE/ZE	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,948

a+b+c insgesamt							
VE	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848
ZE	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848

2.4. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung und der Finanziellen Vorausschau

XX Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau

sowie gegebenenfalls eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung erforderlich.

2.5. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen[44]

XX Keinerlei finanzielle Auswirkungen (betrifft die technischen Aspekte der Durchführung einer Maßnahme).

ODER

Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

N.B.: Einzelangaben und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen auf einem getrennten Blatt beizufügen.

in Mio. € (bis zur ersten Dezimalstelle)

Haushalts-linie	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Einnahmen nominal							
	b) Veränderung bei den Einnahmen	*Δ*						

(Beschreibung für jede einzelne Haushaltslinie; die Tabelle ist um die entsprechende Zeilenzahl zu verlängern, wenn die Wirkung der Maßnahme sich über mehrere Haushaltslinien erstreckt)

3. HAUSHALTSTECHNISCHE MERKMALE

---

[44] Einzelheiten sind den beigefügten Leitlinien zu entnehmen.

Art der Ausgaben		**Neu**	**EFTA-Beteiligung**	**Beteiligung von Beitrittsländern**	**Rubrik der FV**
NOA	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	**Nr.** [3…]

4. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 71 Absatz 1 EG-Vertrag

5. BESCHREIBUNG UND BEGRÜNDUNG

5.1. Notwendigkeit einer Maßnahme der Gemeinschaft[45]

5.1.1. Ziele

Seit Jahren drängt die Kommission die Mitgliedstaaten zur Harmonisierung ihrer Vorhaben auf diesem Gebiet, um zu verhindern, dass es am Ende so viele nationale und miteinander inkompatible Systeme wie Mitgliedstaaten gibt und für jedes Mautsystem ein spezielles elektronisches Gerät im Fahrzeug mitgeführt werden muss. Trotz der vielen Millionen Euro, die in die Rahmenprogramme für Forschung und Entwicklung und in europäische Regionalprojekte geflossen sind, ist diese Strategie gescheitert. Den letzten Beweis dafür lieferten im Mai 2002 die gleichzeitigen Entscheidungen Deutschlands und Österreichs, zwei miteinander inkompatible nationale Systeme einzuführen.

Die Richtlinie schafft die Voraussetzungen für die Einrichtung eines „europäischen elektronischen Mautdienstes" nach dem Grundsatz „ein Vertrag und ein Erfassungsgerät im Fahrzeug für das gesamte mautpflichtige Straßennetz der Gemeinschaft".

Der Dienst beruht auf zwei Techniken:

– den Mikrowellensystemen bei 5,8 GHz, die heute bereits auf gebührenpflichtigen Autobahnen in Europa im Einsatz sind.

– Satellitenortung in Verbindung mit dem Mobilfunk – eine innovative Lösung, die langfristig auf GALILEO aufbauen wird und als einzige die Verwirklichung der von der Kommission und den Mitgliedstaaten angestrebten Gebührenpolitik ermöglicht, die auf eine bessere Verkehrssteuerung, die Erhöhung der Sicherheit und einen besseren Verkehrsfluss vor allem im übergeordneten Straßennetz innerhalb und außerhalb der Städte abzielt. Die Richtlinie favorisiert im Hinblick auf den künftigen Einsatz die zweite Lösung.

Durch die Richtlinie wird ein Mautausschuss eingesetzt, der in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten für die Regelung aller technischen und vertraglichen Fragen bei der Einrichtung des europäischen Mautdienstes zuständig ist.

5.1.2. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ex-ante-Bewertung

[45] Weitere Informationen sind den beigefügten Leitlinien zu entnehmen.

entfällt

5.1.3. Maßnahmen infolge der Ex-post-Bewertung

entfällt

5.2 Geplante Einzelmaßnahmen und Modalitäten der Intervention zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts

Die Funktionsweise des europäischen Mautdienstes und zahlreiche technische Begleitmaßnahmen müssen genau festgelegt werden. Beispielsweise muss eine Vereinbarung zwischen den europäischen Infrastrukturbetreibern über die Einrichtung dieses Dienstes und die Schaffung eines Systems von Ausgleichszahlungen getroffen werden.

Nach Artikel 5 des Richtlinienvorschlags wird die Kommission von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten mit konkreten Erfahrungen in den Bereichen elektronische Maut und Straßenmanagement zusammensetzt und der daher aufgrund seiner fachlichen Kompetenz eine sachdienliche Entscheidungsfindung durch die Kommission ermöglicht. Da dieser Ausschuss noch nicht besteht, ist er neu zu schaffen. Er wird an die Ergebnisse der nach dem Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung und im Rahmen der transeuropäischen Netze durchgeführten Forschungsprojekte anknüpfen. Vorbereitende Arbeiten wurden bereits unter Leitung der Kommission in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden, den Infrastrukturbetreibern und der Industrie durchgeführt.

Der Ausschuss wird durch die Kommission mit folgenden Fragen befasst werden (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

– genaue Bestimmung des Dienstes: insbesondere funktionelle und technische Spezifikationen des Dienstes, der Dienstqualität und des Angebotsumfangs (Anzahl der Spuren) an den Mautstellen zur Begrenzung von Warteschlangen, Verkehrsstockungen und Störungen aller Art infolge der Mauterhebung; außerdem die mit dem Abonnement verbundenen Zahlungsmittel, der Kundendienst usw.

– Bestimmung der „Mautanwendungen“, d. h. einer einheitlichen Nutzungsweise der Mautgeräte. Beispielsweise sind eine Bankkarte mit Chip und eine Kranken- oder Sozialversicherungskarte mit Chip technisch zwar kompatibel, aber nur die Bankkarte eignet sich zum Abheben von Bargeld am Automaten. Um ein solches Problem geht es hier;

– Einleitung und Verfolgung der technischen Normung durch die europäischen Normenorganisationen;

– mögliche technische Ergänzungen der verwendeten Normen zur Gewährleistung der Interoperabilität; Verfahren zur Berücksichtigung der technischen Entwicklung, insbesondere im Bereich des Mobilfunks;

– Vereinheitlichung der Mauterhebungsverfahren zwischen den Betreibern: Klassifizierung der Fahrzeuge, Zeichen und Markierungen an den Mautstellen, Behandlung von nicht ausgerüsteten Gelegenheitsnutzern;

– Spezifikationen für den Einbau der Mautgeräte in die Fahrzeuge;

– europäische Zulassungsverfahren für die Erfassungsgeräte im Fahrzeug, aber auch die straßenseitigen Ausrüstungen sowie für das Gesamtsystem aus Fahrzeug und Mautgerät, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr;

– Überprüfung der gewählten technischen Lösungen im Hinblick auf die europäischen Normen zum Schutz der grundlegenden Rechte und -freiheiten natürlicher Personen, vor allem ihrer Privatsphäre; es ist insbesondere die Vereinbarkeit mit den Richtlinien 95/46/EG[46] und 2002/58/EG[47] zu gewährleisten;

– Behandlung von Funktionsstörungen (Geräteausfall, beabsichtigte oder unbeabsichtigte Falschbedienung, Störungen usw.), vor allem im internationalen Kontext, wenn der Kunde nicht aus dem Land stammt, in dem die Zahlung erfolgen soll;

– Festlegung einer Vereinbarung zwischen den Betreibern über die Einführung des Dienstes im europäischen Straßennetz und eines einheitlichen Kundenvertrags. Es muss möglich sein, diese Vereinbarung später auf Bank- und Finanzinstitute auszudehnen, deren Zahlungskarten in das elektronische Mautsystem eingebunden werden sollen.

Die beantragten Haushaltsmittel dienen der Deckung der Gesamtkosten aller für die Ausschussarbeit erforderlichen Studien.

5.3. Durchführungsmodalitäten

Die Ausführung dieser Arbeiten erfolgt durch externe Sachverständigengruppen, die gemeinsam mit dem Ausschuss ausgewählt und von der Kommission eingesetzt und überwacht werden. Die Sachverständigen werden aufgrund von Ausschreibungen ausgewählt.

6. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

6.1. Finanzielle Gesamtbelastung für Teil B des Haushalts (während des gesamten Planungszeitraums): keine

(Die Berechnung der Gesamtbeträge in der nachstehenden Tabelle ist anhand der Aufschlüsselung in Tabelle 6.2 zu erläutern.)

6.1.1. Finanzielle Intervention

VE in Mio. EUR (bis zur dritten Dezimalstelle)

Aufschlüsselung	[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n + 5 und folgende Jahre]	Gesamt

46 Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr

47 Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation).

Maßnahme 1							
Maßnahme 2							
usw.							
INSGESAMT							

6.1.2. Technische und administrative Hilfe, Unterstützungsausgaben und IT-Ausgaben (Verpflichtungsermächtigungen)

	[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n + 5 und folgende Jahre]	Gesamt
1) Technische und administrative Hilfe:							
a) Büros für technische Hilfe (BTH)							
b) Sonstige Formen der technischen und administrativen Hilfe: - intra-muros: - extra-muros: *davon für Aufbau und Wartung rechnergestützter Verwaltungssysteme:*							
Zwischensumme 1							
2) Unterstützungsausgaben:							
a) Studien	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	
b) Sachverständigensitzungen							
c) Informationen und Veröffentlichungen							
Zwischensumme 2							
INSGESAMT	0,150	0,150	0,150	0 ,150	0,100	0,200	

6.2. Berechnung der Kosten für jede zu Lasten von Teil B vorgesehene Einzelaktion (während des gesamten Planungszeitraums)[48]: keine

(Werden mehrere Maßnahmen durchgeführt, so sind zu den hierfür erforderlichen Einzelaktionen hinreichend detaillierte Angaben zu machen, um eine Schätzung von Umfang und Kosten der verschiedenen Teilergebnisse (Outputs) zu gestatten.)

VE in Mio. EUR (bis zur dritten Dezimalstelle)

Aufschlüsselung	Art der Teilergebnisse/ Outputs (Projekte, Dossiers usw.)	Zahl der Teilergebnisse/ Outputs (für die Jahre 1…n insgesamt)	Durchschnitts-kosten pro Einheit	Gesamtkosten (für die Jahre 1…n insgesamt)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Maßnahme 1</u>				
- Einzelaktion 1				
- Einzelaktion 2				
<u>Maßnahme 2</u>				
- Einzelaktion 1				
- Einzelaktion 2				
- Einzelaktion 3				
usw.				
GESAMTKOSTEN				

(Erforderlichenfalls ist die Berechnungsweise zu erläutern.)

7. AUSWIRKUNGEN AUF PERSONAL- UND VERWALTUNGSAUSGABEN

7.1. Auswirkungen im Bereich der Humanressourcen

Art der Stellen		Zur Durchführung der Maßnahme einzusetzendes Personal: vorhandene und/oder zusätzliche Mitarbeiter		Gesamt	Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der Durchführung der Maßnahme anfallen
		Zahl der Dauerplanstellen	Zahl der Planstellen auf Zeit		
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	1		1	*Leitung und Sekretariat des Mautausschusses, Überwachung der Arbeit der vom Ausschuss beauftragten Sachverständigengruppen, Verfolgung der Entscheidungen des Ausschusses*
	B				

[48] Weitere Informationen sind den beigefügten Leitlinien zu entnehmen.

	C				*und des möglichen Erlasses entsprechender Rechtsvorschriften*
Sonstige Humanressourcen			Untergruppen von Sachverständigen		
Insgesamt					

7.2. Finanzielle Gesamtbelastung durch die Humanressourcen

Art der Humanressourcen	Beträge (in €)	Berechnungsweise*
Beamte Bedienstete auf Zeit	 108.000	
Sonstige Humanressourcen (Angabe der Haushaltslinie)		
Insgesamt	108.000	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

7.3. Sonstige Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Beträge (in €)	Berechnungsweise
Gesamtmittelausstattung (Titel A-7) A-701 – Dienstreisen A-7030 – Sitzungen A-7031 – Obligatorische Ausschüsse [1] A-7032 – Nichtobligatorische Ausschüsse [1] A-7040 – Konferenzen A-705 – Untersuchungen und Konsultationen Sonstige Ausgaben (im Einzelnen anzugeben)	A-7031: 50 000	4 jährliche Sitzungen - Erstattung der Reisekosten Regelungsausschuss
Informationssysteme (A-5001/A-4300)		
Andere Ausgaben - Teil A (im Einzelnen anzugeben)		
Insgesamt	50.000	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

[1] Angabe von Kategorie und Gruppe des Ausschusses.

I.	Jährlicher Gesamtbetrag (7.2 + 7.3)	158 000 €
II.	Dauer der Maßnahme	6 Jahre

III.	Gesamtkosten der Maßnahme (I x II)	948 000 €

DIE PERSONAL- UND VERWALTUNGSAUSGABEN WERDEN AUS DEN DER ZUSTÄNDIGEN GENERALDIREKTION IM RAHMEN DES JÄHRLICHEN HAUSHALTSVERFAHRENS ZUGEWIESENEN MITTELN GEDECKT.

8. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

8.1. Überwachung

Die Überwachung der Arbeiten des Mautausschusses erfolgt auf der Grundlage der genauen Definition, die auf den ersten Sitzungen festgelegt wird, des Arbeitsprogramms und des damit verbundenen Zeitplans zur Verwirklichung der Ziele der Richtlinie. Das wichtigste Ziel ist zunächst die Einrichtung des europäischen Mautdienstes für Lkw im gesamten mautpflichtigen Straßennetz der Gemeinschaft bis zum 1. Januar 2005. Durch die Überwachung der zeitlichen Planung kann festgestellt werden, ob die Arbeiten entsprechend den Erfordernissen durchgeführt werden.

Anschließend werden folgende Indikatoren für die Einrichtung dieses europäischen Mautdienstes definiert: Anzahl der ausgerüsteten Spuren pro Mautstelle, Anzahl der Abonnement-Annahmestellen usw. (gemeinsam mit dem Ausschuss festzulegen). Die Einrichtung des Mautdienstes erfolgt im Jahr 2004; ab diesem Zeitpunkt sollen auch die Indikatoren gemessen werden, nachdem die Mitgliedstaaten direkt dazu aufgefordert wurden.

8.2. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertung

Die Planung der Arbeiten des Ausschusses wird alle drei Monate geprüft.

Hinsichtlich der Einrichtung des europäischen Mautdienstes erfolgt die Anpassung der Maßnahmen aufgrund der gemeinsam mit dem Ausschuss festgelegten Indikatoren zunächst alle drei Monate und ab dem zweiten Halbjahr 2004 dann monatlich.

Eine Ex-post-Bewertung findet im März 2005 statt, um die Funktionsweise des gesamten Dienstes zu überprüfen. Diese Bewertung wird aufgrund einer Ausschreibung an ein externes Büro vergeben. Dabei wird geprüft, ob die Einrichtung des europäischen Mautdienstes entsprechend der Zielsetzung erfolgt ist. Außerdem sollen auch Meinungen und Hinweise der Benutzer eingeholt werden, um deren Zufriedenheit festzustellen und den Dienst vor dessen allgemeiner Einführung für Pkw weiterzuentwickeln. Diese Untersuchung kann in zwei Schritten erfolgen, zuerst nach drei Monaten (März 2005) und dann ein Jahr nach Betriebsbeginn des Dienstes (Januar 2006).

9. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

entfällt

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft

DOKUMENTENNUMMER:

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig, und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Seit Jahren drängt die Kommission die Mitgliedstaaten zur Harmonisierung ihrer Vorhaben auf diesem Gebiet, um zu verhindern, dass es am Ende so viele nationale und miteinander inkompatible Systeme wie Mitgliedstaaten gibt und für jedes Mautsystem ein spezielles elektronisches Gerät im Fahrzeug mitgeführt werden muss. Trotz der vielen Millionen Euro, die in die Rahmenprogramme für Forschung und Entwicklung und in europäische Regionalprojekte geflossen sind, ist diese Strategie gescheitert. Den letzten Beweis dafür lieferten im Mai 2002 die gleichzeitigen Entscheidungen Deutschlands und Österreichs, zwei miteinander inkompatible nationale Systeme einzuführen.

Die Richtlinie schafft die Voraussetzungen für die Einrichtung eines „europäischen elektronischen Mautdienstes“ nach dem Grundsatz „ein Vertrag und ein Erfassungsgerät im Fahrzeug für das gesamte mautpflichtige Straßennetz der Gemeinschaft“.

Der Dienst beruht auf zwei Techniken:

– den Mikrowellensystemen bei 5,8 GHz, die heute auf gebührenpflichtigen Autobahnen in Europa im Einsatz sind.

– Satellitenortung in Verbindung mit dem Mobilfunk – eine innovative Lösung, die langfristig auf GALILEO aufbauen wird und als einzige die Verwirklichung der von der Kommission und den Mitgliedstaaten angestrebten Gebührenpolitik ermöglicht, die auf eine bessere Verkehrssteuerung, die Erhöhung der Sicherheit und einen besseren Verkehrsfluss vor allem im übergeordneten Straßennetz innerhalb und außerhalb der Städte abzielt. Die Richtlinie favorisiert im Hinblick auf den künftigen Einsatz die zweite Lösung.

Durch die Richtlinie wird ein Mautausschuss eingesetzt, der in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten für die Regelung aller technischen und vertraglichen Fragen bei der Einrichtung des europäischen Mautdienstes zuständig ist.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

   – Welche Wirtschaftszweige? Hersteller elektronischer Fahrzeugausrüstungen, Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen.

   – Welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)? 1–5000 Mitarbeiter. Alle Hersteller sind KMU. Zu den Betreibern zählen kleine Unternehmen mit 200 Mitarbeitern bis hin zu größeren Unternehmen mit 5000 Mitarbeitern. Die Größe der Verkehrsunternehmen ist sehr unterschiedlich und kann zwischen einem und mehreren hundert Mitarbeitern liegen.

   – Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geographischen Gebieten? Nein, ihre Standorte sind in etwa gleichmäßig verteilt und werden dies in Zukunft erst recht sein.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

   Die Infrastrukturbetreiber werden ihre künftigen Investitionen an den angegebenen technischen Lösungen ausrichten müssen. Sie werden ihre mautpflichtigen Netze mit den angegebenen Einrichtungen ausrüsten müssen, selbst wenn sie heute noch keine elektronische Mauterhebung anbieten. Die bereits getätigten Investitionen bleiben aber bis zu ihrer technischen Ausmusterung erhalten.

   Die Kraftfahrzeugzulieferer erhalten technische Vorgaben zur Sicherstellung der Interoperabilität aller in Europa genutzten Systeme, die ihnen die Arbeit in den kommenden Jahren vereinfachen werden, da die angegebenen Lösungen schon allgemein bekannt und im Einsatz sind.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen des vorgeschlagenen Rechtsakts

   – für die Beschäftigung? In der Industrie und im Dienstleistungssektor werden neue und qualifizierte Arbeitsplätze entstehen. Allein in Deutschland werden etwa 40 000 neue Arbeitsplätze erwartet. Hochgerechnet auf die 15 Mitgliedstaaten würde das die Schaffung von mehr als 200 000 qualifizierten Arbeitsplätzen bedeuten. Die Industrie erhält starke Impulse für den Absatz ihrer Produkte auf dem Weltmarkt, zumal die Richtlinie innovative Lösungen fördert, die sich für die Erhebung aller möglichen Straßenbenutzungsgebühren eignen.

   – Seitens der Infrastrukturbetreiber kann es langfristig zum Abbau von Arbeitsplätzen kommen, dieser beträfe aber ausschließlich Saisonkräfte. Was die festen Arbeitsplätze angeht, so kann das im Jahr 2010 eventuell betroffene Personal leicht für andere Aufgaben eingesetzt werden, z. B. in der Abonnementannahme, im Maut-Kundendienst oder bei der Autobahninstandsetzung.

   – für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen? Im Dienstleistungsbereich werden neue Unternehmen entstehen, nämlich bei der Gebührenerhebung, dem Kundenmanagement und der grenzüberschreitenden

Betrugsverfolgung. Weitere Unternehmen können im Bereich der Wartung der Systeme entstehen. In Deutschland ist dies bereits ab 2003 der Fall.

– für die Wettbewerbsposition der Unternehmen? Durch die Einrichtung offener Systeme – im Gegensatz zu den heute oft herstellerspezifischen Systemen – wird die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zunehmen. Durch ihre Normungswirkung und durch den Mautausschuss sorgt die Richtlinie für die Gewährleistung eines offenen Marktes, von dem kein Zulieferer ausgeschlossen wird. Es wurde geprüft, dass kein gegenwärtig bekannter Zulieferer durch die Richtlinie vom Markt ausgeschlossen wird.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Alle technischen Zulieferer sind in diesem Marktsegment KMU. Die Bestimmungen der Richtlinie werden dieser Lage bestens gerecht. Die Unternehmen der Branche fordern seit mehreren Jahren, dass die Kommission endlich einen Rechtsakt vorschlägt, damit der Stillstand im Europäischen Komitee für Normung überwunden wird und damit sie sich bei der Entwicklung ihrer Produkte auf eine Bezugsnorm stützen können. In Ermangelung einer Kompatibilität mit CEN-Normen wäre die „Kompatibilität mit der EG-Richtlinie“ ein Markenzeichen, auf das die ganze Branche wartet.

ANHÖRUNG

6. Zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultierte Organisationen und ihre wichtigsten Auffassungen:

Hersteller elektronischer Mautausrüstungen: THALES e-transactions, CS ROUTE, KAPSCH, COMBITECH, Q-FREE – alle geben an, dass ein interoperables Gerät, das mit allen derzeit in Europa bestehenden elektronischen Mautsystemen kommunizieren könnte,

– auf seine Vermarktbarkeit hin geprüft werden muss,

– nur dann entwickelt würde, wenn ein Infrastrukturbetreiber eine Ausschreibung für eine Million Geräte veröffentlichen würde,

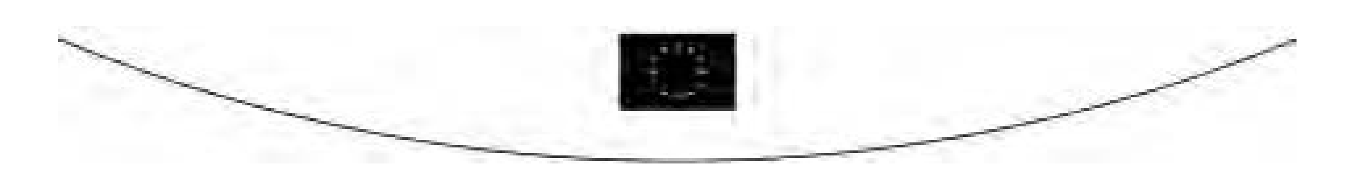
– mindestens drei Jahre für seine Entwicklung, Herstellung und Prüfung benötigen würde.

Sie legen sich in keiner Weise auf den Preis eines solchen Geräts fest.

Infrastrukturbetreiber: ASECAP (Verband der europäischen Betreiber mautpflichtiger Autobahnen), ASFA (Verband der französischen Autobahnbetreiber), ASETA (Verband der spanischen Autobahn- und Tunnelbetreiber), AISCAT (Verband der italienischen Autobahn- und Tunnelbetreiber), ASFINAG (österreichische Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft), TOLL COLLECT (mit der Mauterhebung in Deutschland beauftragtes Konsortium), BRISA (portugiesischer Autobahnbetreiber), RAPP AG (Beratungsunternehmen für die elektronische Maut in der Schweiz) –

insgesamt gemischte Stellungnahmen zu den Orientierungen der Richtlinie, insbesondere hinsichtlich der Wahl der Technologien.

Bilaterale Beratungen wurden mit den Behörden vieler, von der elektronischen Maut betroffener Mitgliedstaaten (VK, FR, BE, NL, ES, PT, IT, AT, DE) sowie der Schweiz und der EFTA-Länder durchgeführt. Ein allgemeiner Vortrag wurde am 27. Juni 2002 vor den Vertretern der 15 Mitgliedstaaten gehalten. Die von verschiedener Seite gemachten Bemerkungen wurden berücksichtigt.



RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 4. August 2003 (05.08)
(OR. en)

11944/03

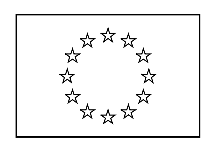
TRANS 202
FISC 119
CODEC 1085

VORSCHLAG

Absender:	Frau Patricia BUGNOT, Direktorin, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	29. Juli 2003
Empfänger:	der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (von der Kommission vorgelegt)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument KOM(2003) 448 endg.

Anl.: KOM(2003) 448 endg.



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.7.2003
KOM(2003) 448 endgültig

2003/0175 (COD)

-

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

BEGRÜNDUNG

I. EINLEITUNG

Im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010[1] wurde dargelegt, dass ein Hauptgrund für das Ungleichgewicht im Verkehrssystem die Tatsache darstellt, dass die Verkehrsträger nicht immer und überall die Kosten bezahlen, die sie verursachen. Das Europäische Parlament hat bei der Annahme des Berichts zu den Schlussfolgerungen des Weißbuchs die Notwendigkeit einer Tarifierung der Infrastrukturen bekräftigt.

Für den Schienenverkehrssektor war sie bereits Bestandteil des ersten Eisenbahnpakets. Die Kommission behält sich vor, zu einem späteren Zeitpunkt sektorspezifische Richtlinien bezüglich der Erhebung von Entgelten für die Nutzung der Infrastrukturen in den Sektoren Luft-, Binnenschiff- und Seeschifffahrt vorzulegen. Zunächst ist es jedoch angezeigt, sich mit einer sektoralen Richtlinie auf die Straße zu konzentrieren. Aus diesem Grund hat der Europäische Rat von Kopenhagen vom 12. und 13. Dezember 2002 (bekräftigt durch den Europäischen Rat von Brüssel vom 20. und 21. März 2003) die Kommission aufgefordert, bis spätestens Ende des ersten Halbjahres 2003 einen Vorschlag für eine «neue Richtlinie für die Eurovignette» vorzulegen.

Durch diesen Vorschlag wird die Richtlinie 1999/62/EG, die sogenannte «Eurovignettenrichtlinie», geändert. Diese Änderung ist umso dringender erforderlich, als die meisten Mitgliedstaaten die notwendigen Reformen für eine Einbeziehung der für die Gesellschaft entstehenden Kosten in die von den Infrastrukturnutzern gezahlten Preise prüfen. Einige Mitgliedstaaten planen die Einführung neuer Systeme für streckenbezogene Benutzungsgebühren im Straßenverkehr bzw. haben diese bereits geschaffen.

Durch diese Versuche einer Reform der Entgelterhebung im Straßenverkehr sollen bestimmte mit dem Verkehr verbundene Kosten internalisiert werden. Der freie Verkehr, der Ausbau der Infrastrukturen und die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr haben ihren Preis, den früher oder später der Steuerzahler zu zahlen hat, ohne jedoch die Höhe der Kosten zu kennen. Die Bürger als unmittelbare oder mittelbare Verkehrsnutzer und Steuerzahler haben ein Recht zu erfahren, was sie wofür zahlen. Die Erhebung von Entgelten könnte dazu beitragen, dass sie sich der Kosten bewusst werden. Dieser Ansatz ermöglicht außerdem über eine bessere Nutzung der Infrastrukturen eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtwirtschaft.

Diese isolierten Initiativen führen jedoch zu einem Mosaik von Rechtsvorschriften, durch das die bereits in der Europäischen Union bestehende Zersplitterung bei der Gebührenerhebung und Tarifierung des Verkehrs noch erhöht wird. Diese Lage ist der Ausgangspunkt für die Ungleichbehandlung der in den verschiedenen Netzen tätigen Verkehrsunternehmer und damit für Wettbewerbsverzerrungen. Sie schreckt Investoren ab und schadet den kommerziellen Strategien der Verkehrsunternehmer, die es schwer haben, die Tarifierungspolitik vorherzusehen und ihre Strategien entsprechend anzupassen.

[1] KOM (2001) 370 vom 12.9.2001

Für die Straße sind in der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge[2] bereits bestimmte Regeln für die Erhebung von Benutzungs- («Eurovignette») und Mautgebühren festgelegt. Diese müssen jedoch vervollständigt werden, da die Angleichung der einzelstaatlichen Maut- und Benutzungsgebührensysteme für die Benutzung von Verkehrswegen anhand gemeinsamer Grundsätze für die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Betreibern notwendig ist.

Ein solches Entgeltsystem kann viel eher auf das Verständnis und die Akzeptanz der Benutzer rechnen, wenn es zu einer Verbesserung der Qualität der von den Infrastrukturbetreibern angebotenen Dienste führt. In bestimmten Fällen könnte es zur Finanzierung alternativer Infrastrukturen (gegenüber der Straße) dienen, und zwar im Rahmen einer Querfinanzierung, wie sie bereits in der Schweiz praktiziert wird. Die Akzeptanz des Systems durch die Benutzer und die öffentliche Meinung hängen weitgehend von der Verwendung der Einnahmen und der Sichtbarkeit der Finanzflüsse ab, die durch die Erhebung von Entgelten entstehen. Stellen die Bürger fest, dass die Einnahmen als Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturnetze zurückfließen, aus denen sie herkommen, wird das System legitimiert und damit akzeptiert. Im entgegengesetzten Fall wird die Erhebung von Entgelten ein zusätzliches Besteuerungsinstrument, dessen einziger Zweck es ist, dem Staat mehr Einnahmen zu verschaffen. Ebenso ist es für die Akzeptanz unabdingbar, dass der Gemeinschaftsrahmen zur Vermeidung jeglicher Diskriminierung zwischen den Ländern im Zentrum und denen am Rande der Europäischen Union dient.

Nur im Mittelalter erhielten die Eigentümer strategischer Durchgänge „Benutzungsentgelte“, ohne dafür irgend einen Mehrwert oder eine andere Gegenleistung zu liefern.

Nicht alle Ungleichgewichte des Verkehrsmarkts lassen sich allein durch die Erhebung von Entgelten lösen. Sie bildet jedoch den erforderlichen Rahmen, damit die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit erhalten, unter Berücksichtigung aller Kostenparameter jedes einzelnen Verkehrsträgers eine rationale Wahl zu treffen. Mit diesem stabilen und vorhersehbaren Rahmen kann sie zusammen mit anderen Instrumenten zur Lösung der Finanzierungsprobleme der großen Verkehrsinfrastrukturen beitragen.

Es muss nicht so sehr die Höhe der Verkehrsentgelte, sondern vielmehr die Struktur der Abgaben und die Art und Weise weiterentwickelt werden, wie diese erhoben und auf die Benutzer umgelegt werden. Ohne Erhöhung der Steuer- und Abgabenbelastung im Straßenverkehr lässt sich durch Infrastrukturentgelte eine stärkere Differenzierung je nach Fahrzeugtyp, Zeitpunkt und Ort und damit einer exakteren Berücksichtigung der Kosten je nach tatsächlicher Situation vornehmen.

II. DIE WICHTIGSTEN ÄNDERUNGEN DER RICHTLINIE 1999/62/EG

1. Mautgebühren, die die Verkehrskosten besser widerspiegeln

Durch die Entgelterhebung für Straßeninfrastrukturen allein können nicht alle mit dem Straßenverkehr verbundenen Probleme gelöst werden. Es gibt verschiedene Instrumente zur Senkung der Verkehrskosten: Rechtsvorschriften, Benutzungsgebühren, Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer. Die Infrastrukturabgaben sind also ein Instrument unter anderen. Sie können beispielsweise nicht einfach die Rechtsvorschriften im Bereich der Emissionsnormen,

---

[2] ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42

des Lärmschutzes und der Geschwindigkeitsbegrenzung ersetzten. Für jedes Problem muss die Lösung in Form eines geeigneten Instruments gefunden werden. Darüber hinaus besteht Unsicherheit im Hinblick auf die Berechnung der Kosten von bestimmten Auswirkungen des Verkehrs.

Unter diesen Bedingungen muss die Entgelterhebung folgende Kosten widerspiegeln (Artikel 7 Absatz 9):

a. Die Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des Verkehrswegenetzes

Diese bereits durch die Richtlinie 1999/62/EG abgedeckte Kostenkategorie umfasst die Kosten der Schäden an den Infrastrukturen sowie die Investitionskosten (Baukosten, gegebenenfalls einschließlich der Zinsen auf das investierte Kapital). Die Kosten der Schäden schließen die gelegentlich durchgeführten Strukturinstandhaltungsmaßnahmen, beispielsweise die Erneuerung der Fahrbahndecken, und die jährlichen Instandhaltungsmaßnahmen wie die Fahrbahnmarkierung oder Winterarbeiten ein.

Der Richtlinienvorschlag beschränkt die Berücksichtigung der Baukosten auf neue Infrastrukturen, dh. Infrastrukturen, die in Zukunft gebaut werden bzw. gerade fertiggestellt wurden. Bereits abgedeckte Kosten für den Bau von Infrastrukturen sollten nicht in die Abgaben einbezogen werden. Eine besondere Bestimmung wurde vorgesehen, um bei der Berücksichtigung der Baukosten die Rechte aus zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bereits bestehenden Konzessionsverträgen zu wahren.

Zu den Investitionskosten zählen vor allem die zur Verringerung der Lärmbelästigung bestimmten Infrastrukturkosten, beispielsweise das Aufstellen von Lärmschutzwänden am Straßenrand.

Die Kosten dieser Strukturinstandhaltung sind proportional zu den durch den Verkehr verursachten Infrastrukturschäden. Diese Schäden sind je nach Achslast unterschiedlich. Diese Schäden nehmen mit der vierten Potenz der Achslast zu. Daher steigen bei einer Verdoppelung des Gewichts die Straßenschäden um das 16-Fache. Die Kosten der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten hängen zwar nicht mit dem Gewicht der Fahrzeuge zusammen, spiegeln aber Intensität und Zusammensetzung des Verkehrs insgesamt wider.

Da eine Erhöhung des Achsgewichts erheblich größere Schäden verursacht, ist in dem Richtlinienvorschlag eine Einstufung in 4 Fahrzeugklassen vorgesehen, damit eine bessere Differenzierung der Mautgebühren hinsichtlich der von ihren verursachten Schäden möglich ist (nach zulässigem Gesamtgewicht, Zahl der Achsen und Art der Radaufhängung).

b. Die nicht gedeckten Unfallkosten

Die Unfälle gehören zu den auffälligsten schädlichen Auswirkungen des Verkehrs. Jedes Jahr werden in Europa als Folge von Unfällen, hauptsächlich im Straßenverkehr, 40 000 Tote und 1,7 Millionen Schwerverletzte gezählt. Mit diesen Verkehrsopfern sind Kosten für die Gesellschaft verbunden, die sich auf einen zweistelligen Milliarden-Euro-Betrag belaufen, ganz abgesehen von dem nicht bezifferbaren menschlichen Leid.

Die Versicherungsprämien decken bereits einen Teil dieser Unfallkosten ab, indem in den meisten Fällen der materielle Schaden und ein Teil der Kosten der Gesundheitspflege erstattet werden. Die Mautgebühren müssen die nicht durch Versicherungen gedeckten Kosten umfassen, die teilweise von der Sozialversicherung oder der Gesellschaft insgesamt getragen werden.

Genauer gesagt müssen die für die Gesellschaft entstehenden tatsächlichen Kosten berücksichtigt werden. Dazu zählen die - in der Regel weitgehend durch Versicherungen gedeckten - Kosten für Reparatur und Ersatz von Fahrzeugen, aber auch die Verwaltungskosten der im Rahmen von Unfällen tätigen Behörden, die Kosten der medizinischen Versorgung sowie die Verluste an Humankapital (aktualisierte Verluste des Produktionspotentials) und die Kosten der körperlichen Schäden. Damit bereits durch die Versicherungen internalisierte Kosten nicht erfasst werden, müssen anschließend die Versicherungsprämien, d.h. die von den Verkehrswegenbenutzern an die Versicherungsgesellschaften gezahlten Beiträge abgezogen werden.

c. Die Schätzung der Kosten

Die Kosten für Bau, Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturen lassen sich im Allgemeinen relativ leicht messen. Sie lassen sich aus der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung oder der Buchführung der Infrastrukturbetreiber ableiten. Bei Unfallkosten, für die aufgrund fehlender Märkte keine finanziellen Größen existieren, kann der Geldwert aus objektiven Erhebungen abgeleitet werden. Verschiedene laufende oder abgeschlossene Studien zeigen Verfahren auf, wie man den Geldwert der externen Kosten beziffern kann.

Um eine einheitliche und harmonisierte Anwendung des Mautsystems zu gewährleisten, ist in einem Anhang der Richtlinie eine gemeinsame Methode für die Berechnung der einzelnen Kostenbestandteile enthalten. Für die Fälle, in denen keine Werte für die Unfallkosten vorliegen, werden Durchschnittswerte vorgeschlagen. Die Mitgliedstaaten greifen auf diese Werte zurück, wenn eine hinreichend korrekte Evaluierung der Unfallkosten nicht möglich ist. Es versteht sich von selbst, dass sich diese Zahlen zunächst auf ein vereinfachtes Verfahren beziehen und dass sie sich insbesondere nach Maßgabe genauerer Daten auf regionaler oder lokaler Ebene verändern können. Ihre regelmäßige Aktualisierung wird somit ein zentraler Bestandteil eines Systems zur Überwachung der Verkehrskosten sein.

2. Eine besser differenzierte Entgelterhebung

In der Richtlinie 1999/62/EG werden die an den Infrastrukturen verursachten Schäden und die Verkehrsüberlastung oder die Unfallrisiken kaum oder gar nicht zueinander in Bezug gesetzt. Durch Mautgebühren lässt sich ein solcher Zusammenhang herstellen, und zwar durch eine stärkere Differenzierung je nach Fahrzeugtyp, Zeitpunkt und Ort und damit einer exakteren Berücksichtigung der Kosten je nach tatsächlicher Situation.

Um diese Beziehung herzustellen, eröffnet die vorgeschlagene Richtlinie den Mitgliedstaaten daher die Möglichkeit, die Mautgebühren anhand unterschiedlicher Faktoren zu differenzieren:

- Die zurückgelegte Strecke
- Die örtliche Lage: Die Unfallraten unterscheiden sich zwischen städtischen und ländlichen Gebieten sowie je nach Bevölkerungsdichte in erheblichem Maße. Außerdem ziehen strengere Winter in bestimmten Gebieten steigende Straßenunterhaltungskosten nach sich.
- Art der Infrastruktur und Fahrgeschwindigkeit: Die Aufwendungen für die Unterhaltung der Verkehrswege unterscheiden sich in erheblichem Maße zwischen Autobahnen und Nationalstraßen. Die Art der Infrastruktur bestimmt darüber hinaus auch die Geschwindigkeit der sie benutzenden Verkehrsmittel. Dies hat wiederum Folgen für die Unfallzahlen.
- Technische Daten der Fahrzeuge: Achslast und Radaufhängung der schweren Nutzfahrzeuge beeinflussen die Aufwendungen für Instandsetzung und Instandhaltung der

Infrastruktur in hohem Maße. Die Art des Motors, die Energiequelle und die Emissionsnormen (EURO-Normen) bestimmen den Grad der Luftverschmutzung. Zu beachten ist, dass in der Richtlinie 1999/62/EG bereits die EURO-Normen der Fahrzeuge als ein Faktor genannt werden, der zur Differenzierung der Mautgebührenhöhe herangezogen werden kann. Je größer die Fahrzeuge, desto größer ist auch ihr Beitrag zu Verkehrsüberlastung und Staus.

- Tageszeit und Stauneigung: In den 90er Jahren hat sich in bestimmten Regionen Europas und entlang bestimmter Achsen eine Stauneigung herausgebildet, deren Fortbestehen die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft bedroht. Eine kürzlich abgeschlossene Studie kam zu dem Ergebnis, dass die externen Kosten der Verkehrsüberlastung im Straßenverkehr alleine auf 0,5 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) der Gemeinschaft veranschlagt werden und bis 2010 1 % des BIP erreichen könnten, d.h. rund 80 Milliarden Euro.

  Das Ausmaß der Überlastung variiert erheblich zwischen Spitzen- und Nebenzeiten im Tagesverlauf sowie zwischen normalen Verkehrszeiten und den Spitzenzeiten der Ferienzeit. Die unterschiedlichen Verkehrsüberlastungsintensitäten führen ihrerseits zu unterschiedlicher Luftverschmutzung.

Die Differenzierung nach den Achsen des Straßennetzes, um die Intensität der Verkehrsüberlastung berücksichtigen zu können, ist zunächst fakultativ. Der Richtlinienvorschlag sieht vor, dass die Mitgliedstaaten ab Juli 2008 die Mautgebühren entsprechend der Achse des Straßennetzes differenzieren müssen.

In der Praxis werden diese Abgaben vom Infrastrukturbetreiber erhoben, bevor dieser den Zugang zu dem von ihm verwalteten Straßenabschnitt freigibt. Dieses System, dass heute zumeist in Form von Mautstellen praktiziert wird, ermöglicht in der Praxis eine Differenzierung der Entgelte nach den Fahrzeugkategorien und sogar eine Abstufung nach den Tageszeiten. Damit ist ein erster Schritt zur Erfassung der Umwelt-, Infrastruktur- und Staukosten getan.

In einigen Jahren wird den Mitgliedstaaten dank der allgemeinen Einführung von Satellitenortungssystemen die Einrichtung ausreichend feiner Entgeltraster möglich sein, anhand derer sich die Verkehrskosten zeitlich und räumlich so differenzieren lassen, dass die Kosten am Ort der Nutzung besser ausgedrückt werden können. Die Inbetriebnahme des europäischen Galileo-Systems in einigen Jahren wird dazu beitragen.

3. Die betroffenen Netze und Nutzer

Der Gemeinschaftsrahmen für die Erhebung von Infrastrukturbenutzungsentgelten muss sich auf die unmittelbar vom Binnenmarkt betroffenen Netze und Nutzer beziehen. Er konzentriert sich daher auf Lastkraftwagen über 3,5 t und die Hauptverkehrsstraßen.

a. Lastkraftwagen für den Güterverkehr mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t

Die Eurovignetten-Richtlinie gilt für Fahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt. Der Richtlinienvorschlag weitet den Gemeinschaftsrahmen der Entgelterhebung für die Infrastrukturnutzung auf für den Güterkraftverkehr bestimmte Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t aus. Die leichteren Lastkraftwagen befördern zwar weniger Güter als die Schwerlaster, doch verursachen auch sie Schäden an den Verkehrswegen und tragen unmittelbar - in gleichem Maß wie der Schwerlastverkehr - zur Überlastung des Straßennetzes und zum Anstieg der Unfallzahlen bei.

Zu beachten ist, dass der Geltungsbereich des Richtlinienvorschlags mit dem Gemeinschaftsrecht für den Straßenverkehr in Einklang steht, das allgemein Lastkraftwagen über 3,5 t betrifft. Als Beispiel seien die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft, die Richtlinie 98/76/EWG über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers, die Verordnung 3820/85 und die Verordnung 3821/85 über die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Richtlinie 2002/15/ über die Arbeitszeit usw. genannt.

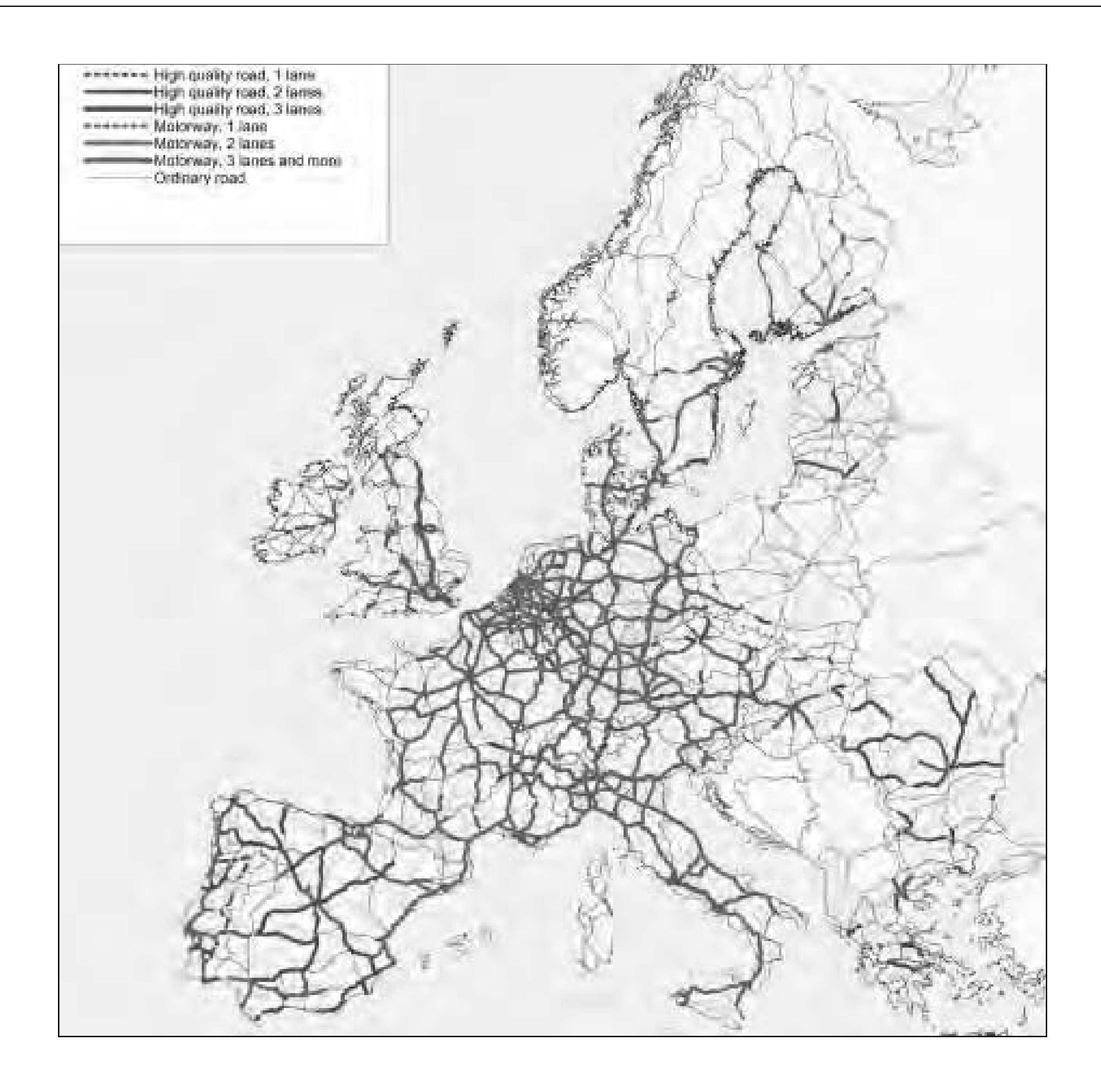
Fahrzeuge, die diese Bedingungen nicht erfüllen, fallen nicht unter den Geltungsbereich der Richtlinie. Aufgrund ihres niedrigen Gewichts sind sie nur in sehr begrenztem Umfang am innergemeinschaftlichen Verkehr beteiligt.

Im Bereich des Personenkraftverkehrs stellt sich die Problematik anders dar. Die durch Verkehrsüberlastung verursachten Kosten können immense Ausmaße - vor allem in Stadtgebieten - annehmen. Der Pkw-Verkehr spielt sich überwiegend innerhalb der Landesgrenzen ab, vom Fremdenverkehr während der Urlaubssaison einmal abgesehen. Die Kommission strebt also an, den Mitgliedstaaten und den Gemeinden die Freiheit und Verantwortung für die Entwicklung eines eigenen Konzepts für diese Verkehrsteilnehmerkategorie zu belassen. Beschließen die kommunalen Behörden, unter strenger Beachtung der Subsidiarität, auch für Pkw Straßenbenutzungsgebühren zu erheben, könnten sie sich natürlich von den Grundzügen dieser Richtlinie leiten lassen.

b. Die Hauptverkehrsstraßen

Es handelt sich in der Hauptsache um das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), wie es in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes[3] festgelegt ist. Dieses Netz umfasst derzeit rund 60 000 km Autobahnen, gewöhnliche Straßen und qualitativ hochwertige Straßen auf dem Gebiet der Europäischen Union (zur Illustration nachstehend eine Karte des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Jahr 2001).

[3] ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1



Wenn man sich auf die Entgelterhebung auf dem TEN-V-Netz beschränkt, kann es zu Ausweichbewegungen auf parallel verlaufende Landstraßen oder andere stark belastete Stadtstraßen kommen, was natürlich erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsregelung und Stauneigung sowie Unfallrisiken und Umweltbelastungen nach sich zieht. Als Beispiele lassen sich die N7 parallel zur Autobahn A7 zwischen Lyon und Marseille, die N10 parallel zur A10 zwischen Bordeaux und Paris oder die N II parallel zur Autobahn A7 zwischen Figueras und Barcelona nennen. Daher wird vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten in bestimmten Fällen, in denen eine Land- oder Hauptverkehrsstraße wenige Kilometer von der Autobahn entfernt verläuft, den Geltungsbereich des Gemeinschaftsrahmens auf Parallelstrecken ausweiten können. Die Angemessenheit dieser Maßnahmen wird von der Kommission in jedem Einzelfall bewertet.

Diese Begriffsbestimmung des unter den Gemeinschaftsrahmen fallenden Netzes hindert die Mitgliedstaat nicht daran, gemäß dem Subsidaritätsprinzip auf den Straßen, die keine Hauptverkehrsstraßen sind, ein Entgeltsystem für die Nutzung der Infrastrukturen anzuwenden. Diese Möglichkeit würde es vor allem den Beitrittsländern, deren Hauptstraßennetz derzeit noch sehr begrenzt ist, erlauben, Benutzungsgebühren auf anderen

Straßen zu erheben, um so Finanzmittel zur Verbesserung ihres gesamten Straßennetzes zu erlangen.

4. Die Verwendung dieser Einnahmen aus Entgelten

Der Richtlinienvorschlag basiert auf dem allgemeinen Grundsatz, dass die Einnahmen aus Maut- und Benutzungsgebühren zur Instandhaltung der Infrastruktur, auf der die Maut erhoben wird, sowie zugunsten des gesamten Verkehrssektors eingesetzt werden müssen, unter Berücksichtigung des ausgewogenen Ausbaus der Verkehrsnetze. Die Mitgliedstaaten dürfen diese Einnahmen also auf keinen Fall im Rahmen ihrer allgemeinen Ausgaben, beispielsweise für Gesundheit oder Bildung, verwenden. Die Kommission, die Mitgliedstaaten und die von den Mitgliedstaaten zu benennende unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde tragen Sorge für die strikte Einhaltung dieses Grundsatzes.

Die Frage der ordnungsgemäßen Verwendung der Einnahmen ist umso wichtiger, als der Richtlinienvorschlag die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten vorsieht, die Entgelte auf Strecken in besonders sensiblen Gebieten, vor allem den Berggebieten (Alpen, Pyrenäen) zu erhöhen; der Richtlinienvorschlag sieht für diese Infrastrukturen die Möglichkeit einer Entgelterhöhung vor unter der Bedingung, dass die Einnahmen zur Verbesserung des bestehenden Verkehrs und zum Ausbau alternativer Verkehrsträger im gleichen Korridor oder Gebiet (beispielsweise für den Bau einer Eisenbahnverbindung Lyon-Turin) verwendet werden. Im Unterschied zum «Ökopunktesystem», das für den Transit des gesamten österreichischen Hoheitsgebiets angewandt wird, sind diese Entgelterhöhungen klar darauf ausgerichtet, die Verkehrsnetze - Straßenverkehr und anderer Verkehr - in einem bestimmten Gebiet zu fördern.

Im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 wurde dargelegt, welche Anstrengungen noch zu unternehmen sind, um die großen Verkehrsachsen zu entlasten und die für eine Verflechtung der transeuropäischen Verkehrsnetze erforderlichen Abschnitte zu bauen. Die Entgelterhebung kann somit einen Multiplikatoreffekt für die Finanzierung neuer Streckenabschnitte in einem multimodalen Korridor oder besonders sensiblen Gebieten haben.

III. DIE VORTEILE DER ENTGELTERHEBUNG

1. Besseres Funktionieren des Marktes

Der Richtlinienvorschlag trägt auf entscheidende Weise dazu bei, die Leistungsfähigkeit und Produktivität des Straßenverkehrssektors zu steigern. Ein gemeinschaftlicher Rahmen für die Erhebung von Entgelten im Straßenverkehr ermöglicht nicht nur einen gerechteren Preis für die Benutzer durch unterschiedliche Gestaltung der Entgelte abhängig von den lokalen Gegebenheiten, sondern trägt auch zur Schaffung der Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen in der Europäischen Union bei. Dieser Rahmen für einen fairen Wettbewerb wird durch Vermeidung einer geografischen Zersplitterung der Gemeinschaft die Integration des Binnenmarktes und damit die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft stärken.

Sie stellt ferner einen stabilen und vorhersehbaren Rahmen für die Entgelterhebung dar, der es den Verkehrsunternehmern ermöglicht, sich zu positionieren und ihre Entwicklungsstrategie im erweiterten Markt festzulegen.

Wie bereits im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 hervorgehoben wurde, könnte eine Tarifierung der Infrastrukturnutzung Systeme ersetzen, bei denen Rechte zur

Durchfahrt sensibler Gebiete rationiert werden. Das «Ökopunktesystem», bei dem Rechte für die Durchfahrt des österreichischen Hoheitsgebiets vergeben werden, wurde ja als Zwischenlösung zur Eindämmung der Auswirkungen des LWK-Verkehrs in den Alpen eingeführt, weil es noch kein effizientes System zur LKW-Tarifierung gab.

2. Eine rationellere Infrastrukturnutzung

Nach Gebieten und ihren räumlichen Gegebenheiten differenzierte Entgelte werden dauerhaft dazu anregen, dort, wo es möglich ist, auf weniger überlastete Netze sowie umweltfreundlichere und sicherere Verkehrsmittel auszuweichen. Verringert werden nicht nur die Staus, die Luftverschmutzung (durch den Einsatz von Lastkraftwagen, die mit emissionsreduzierenden Technologien ausgerüstet sind) und die Unfallzahlen, sondern auch die derzeit mit dem Verkehr verbundenen Kosten, wodurch im Gegenzug die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und die Lebensqualität erhöht werden.

3. Ein Gewinn für die europäische Wirtschaft

Durch die Entgelterhebung lässt sich durch Verringerung der in Staus verbrachten Zeit, der Unfallzahlen sowie eine Verbesserung der Umweltqualität jährlich ein zweistelliger Milliardenbetrag (in Euro) einsparen. Die Entgelterhebung bietet vor allem einen Anreiz, umweltbelastende Fahrzeuge durch die leistungsfähigsten und umweltfreundlichsten Technologien zu ersetzen. Durch weitere verkehrspolitische Maßnahmen wie beispielsweise strengere Abgasnormen können diese positiven Entwicklungen weiter gestärkt werden.

Erwähnenswert ist ferner, dass das System zur Verringerung der Fahrtleistung beitragen wird, da es für die Verkehrsunternehmer und Verlader Anreize bietet, ihre Ladung zu optimieren bzw. ihre Logistikkette anzupassen.

4. Finanzielle Unterstützung für neue Infrastrukturen

Im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 wurde dargelegt, welche Anstrengungen noch zu unternehmen sind, um die großen Verkehrsachsen zu entlasten und die für eine Verflechtung der transeuropäischen Verkehrsnetze erforderlichen Abschnitte zu bauen. Die Kosten für den Bau fehlender Infrastrukturen im transeuropäischen Netz, dessen Verlauf im Jahr 1996 vom Europäischen Parlament und vom Rat beschlossen wurde, werden heute auf mindestens 600 Milliarden Euro veranschlagt, davon 100 Milliarden Euro in den künftigen Mitgliedstaaten. Bislang wurde keine Lösung für die Deckung dieses Finanzbedarfs gefunden, der weit über die in den einzelstaatlichen Haushalten und im Gemeinschaftshaushalt verfügbaren Mittel hinausgeht. Bis heute werden die Verkehrsinfrastrukturen hauptsächlich aus öffentlichen Haushaltsmitteln finanziert. Dieser Weg ist heute angesichts der enormen Investitionen, die in einem erweiterten Europa notwendig sind, und der derzeit knappen Haushaltsmittel nicht mehr gangbar oder realistisch.

Durch eine differenzierte Entgelterhebung auf den Infrastrukturen könnte im Vergleich zu heute ein Einnahmenüberschuss erzielt werden. Diese Überschüsse könnten den öffentlichen Haushalten einen gewissen Spielraum verschaffen, um neue Verkehrsinvestitionen vorzunehmen und damit die Kapazität des Netzes zu erhöhen.

Erwähnt sei ferner, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die Mautgebühren in besonders sensiblen Gebieten um bis zu 25 % zu erhöhen, um Mittel für eine Querfinanzierung zugunsten anderer Verkehrsinfrastrukturen von hohem europäischem Interesse im gleichen Korridor oder in der gleichen Verkehrsregion bereitstellen zu können. Diese Einnahmenüberschüsse, kombiniert mit einer Konzentration der Mittel aus allen

Infrastrukturgebühren für bestimmte Achsen oder Abschnitte, werden einen echten Beitrag zur Vollendung des transeuropäischen Netzes leisten.

Auch andere Instrumente werden dazu beitragen, vor allem die in der Mitteilung der Kommission *« Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes* vom 23. April 2003 vorgesehenen Maßnahmen, die auf eine Förderung der privat-öffentlichen Partnerschaften und eine allgemeine Einführung elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft sowie ihre Interoperabilität abzielen[4].

5. Ein transparenteres und weniger diskriminierendes System

Eine Reform der Voraussetzungen für die Maut- und Benutzungsgebühren würde die dem Benutzer abverlangten Preise transparenter machen und ihm einen notwendigen, deutlichen wirtschaftlichen Anreiz geben. Er würde Zugang zu Tarifinformationen erhalten, die ihm die Optimierung seiner Route und die Wahl zwischen den Wegstrecken oder Verkehrsträgern ermöglichen würden, die die geringsten Kosten nach sich ziehen. Eine bessere Kenntnis der Höhe der verursachten Kosten und ihre Umsetzung in Entgelterhebungssysteme würde den Benutzern ihre Verantwortung für diese Kosten bewusst machen.

Die Überwachung der Verkehrskosten und eine umsichtige Einbindung der Entgelte werden außerdem zum guten Funktionieren des Binnenmarkts und zur Vermeidung diskriminierender Entgelte beitragen. Die Voraussetzungen für gerechte und diskriminierungsfreie Entgelte müssen auf transparente Weise gewährleistet werden.

IV. KONKRETE MITTEL FÜR DIE GEWÄHRLEISTUNG DER UMSETZUNG

1. Der Ausgleich bei den jährlichen Kraftfahrzeugsteuern

Oberstes Ziel der Infrastrukturgebühren ist nicht die Erzielung neuer Einnahmen, sondern die Schaffung wirtschaftlicher Anreize für den Verkehr durch eine Struktur, bei der die externen Kosten und Infrastrukturen in den Verkehrspreisen besser berücksichtigt werden. Außerdem sollen Investitionen in den Straßenverkehr und in andere Verkehrsträger erleichtert werden, sofern dies erforderlich ist.

Zunächst ist zu beachten, dass dieser Richtlinienvorschlag, soweit es die Berechnungsgrundlage für die Mautgebühren betrifft, auf den gesamten Infrastrukturkosten (Bau, Betrieb und Instandhaltung) beruht. In dem Vorschlag werden zu dieser Berechnungsgrundlage ferner die Unfallkosten hinzugerechnet, wobei diese Mautgebühren nach bestimmten externen Kosten der Umweltbelastung und Überlastung differenziert werden können.

Um die mit der Einführung eines Infrastrukturgebührensystems verbundene Belastung zu kompensieren, gibt der Richtlinienvorschlag daher den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, vor allem durch die Senkung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer einen Ausgleich (durch die Richtlinie 1999/62/EG harmonisierte Kraftfahrzeugsteuer) für die Einführung der Maut- und/oder Benutzungsgebühren zu gewähren. Die jährliche Kraftfahrzeugsteuer basiert auf dem Eigentum am Fahrzeug, nicht auf seiner Nutzung. Sie wird einmal jährlich als Pauschalbetrag erhoben. Die Entgelterhebung kann diese Steuer ganz oder teilweise durch Regelungen ersetzen, die gerechter sind, da sie die Einführung von Gebühren ermöglichen, die die mit der Benutzung der Infrastrukturen verbundenen Kosten besser widerspiegeln. Diese Entgelte werden nach der zurückgelegten Wegstrecke berechnet, nach den

---

[4] KOM(2003) 132 endg.

Umwelteigenschaften der Fahrzeuge (EURO-Normen, wie bereits in der bestehenden Richtlinie) und dem Achsgewicht differenziert sowie entsprechend Stauausmaß und Unfällen im Netz angepasst.

Was die möglichen Auswirkungen eines solchen Systems auf den Straßenverkehrssektor betrifft, so könnte die Kommission die Bedingungen für die Umsetzung von Rechtsvorschriften prüfen, die eine Harmonisierung bestimmter Vertragsklauseln ermöglichen, um die Transportunternehmer gegenüber den Verladern zu schützen. Diese im Weißbuch der Kommission zur Verkehrspolitik bis 2010 vorgesehene Möglichkeit würde es den Transportunternehmer erlauben, ihre Tarife bei einem plötzlichen Anstieg ihrer Belastung aufgrund der Einführung von Systemen zur Infrastrukturtarifierung in den Mitgliedstaaten zu erhöhen.

2. Die technischen Systeme zur Erhebung von Infrastrukturgebühren

Unter den Mautsystemen sind diejenigen am verbreitetsten, bei denen die Fahrzeuge an Mautstellen halten müssen, was für die Verkehrsteilnehmer mit Unbequemlichkeiten, zuweilen sogar mit erheblichen Wartezeiten verbunden ist. Die Richtlinie besagt diesbezüglich, dass die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen müssen, damit die Einziehung der Gebühren den freien Verkehr so wenig wie möglich behindert und obligatorische Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft vermieden werden.

Bei der Einführung neuer Gebührenmodelle für die Benutzung der Verkehrsinfrastrukturen sollten neue Technologien in optimaler Weise eingesetzt werden. Solche Technologien ermöglichen bereits die Einführung automatischer Geldtransfers und registrieren dank der Satellitenfunk-Navigationssysteme die gefahrenen Kilometer, die technischen Merkmale der Fahrzeuge und den Ort einer Fahrstrecke. Diese Systeme bieten somit die Grundlage für eine Entgeltpolitik, bei der zeitlich und räumlich stärker differenziert wird und die Kosten zugleich weit geringer sind als bei herkömmlichen Systemen.

Die Entwicklung elektronischer Systeme zur Entgelterhebung, die nach unterschiedlichen Technologien arbeiten, birgt allerdings die Gefahr, dass in einem geeinten Europa neue künstliche Barrieren entstehen und die Fahrer vor unannehmbare Schwierigkeiten gestellt werden. Um derartige unerwünschte Zustände zu verhindern, müssen diese Systeme unbedingt europaweit interoperabel sein. Zu diesem Zweck hat die Kommission am 23. April 2003 einen Vorschlag für eine Richtlinie über ein europäisches Mautsystem angenommen, das günstigere Voraussetzungen für die rationelle Nutzung der transeuropäischen Verkehrsnetze schaffen wird. Gegenstand des Vorschlags ist die Schaffung eines europäischen Dienstes zur elektronischen Gebührenerhebung, um so die Interoperabilität der Mautsysteme im Binnenmarkt zu gewährleisten. Dieses System führt zu weniger Staus, einem besseren Verkehrsfluss und einem begrenzten Bargeldverkehr an den Mautstellen. Die Infrastrukturnutzer können mit einem beliebigen Betreiber eines Teilabschnitts des Netzes einen Abonnementvertrag abschließen. Gemäß dem Vorschlag müssen die Betreiber der Mautsysteme in der Lage sein, ab dem 1. Januar 2005 für alle Fahrzeuge über 3,5 t diesen Mautdienst anbieten können.

Bei den neuesten, derzeit im Aufbau befindlichen Systemen muss der Fahrer beim Durchfahren der Mautstellen nicht mehr abbremsen. Diesen Systemen liegt die Mikrowellen-Nahbereichskommunikationstechnik zugrunde, zu deren Nutzung im Fahrzeug ein entsprechendes Gerät installiert werden muss, das mit Baken außerhalb des Fahrzeugs kommuniziert und damit die Erfassung des Fahrzeugs und die Abwicklung der finanziellen Transaktionen ermöglicht. Aufgrund dieser Erfahrungen eröffnen sich neue Perspektiven für

die Entwicklung von Systemen, die statt auf erdgebundenen Baken im Wesentlichen auf der Kommunikation mit einem Satellitensystem (heute GPS, künftig Galileo) beruhen und mit denen ein Fahrzeug ständig geortet werden kann und die Fahrstrecken ermittelt sowie die fälligen Entgelte berechnet werden können. Die Entgeltzahlung erfolgt dann über Mobilfunksysteme (GSM).

3. Eine unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde

Die Entgelterhebung für Straßeninfrastrukturen muss Hand in Hand gehen mit der Schaffung einer unabhängigen Infrastrukturaufsichtsbehörde in jedem Mitgliedstaat, zu deren wichtigsten Aufgaben es gehört:

- das Funktionieren der nationalen Entgelterhebungssysteme zu kontrollieren, damit Transparenz und Diskriminierungsfreiheit zwischen den Betreibern gewährleistet sind;

- zu überprüfen, ob die aus Maut- und Benutzungsgebühren für Verkehrsinfrastrukturen stammenden Finanzmittel gemäß der Richtlinie wieder in die Verkehrsnetze investiert werden. Diese Finanzüberschüsse dürfen nicht für andere, für den Verkehrssektor nicht produktive Investitionen abgezweigt werden.

  Der Richtlinienvorschlag überlässt die Verwendung der Finanzmittel nicht dem Zufall, sondern sieht die Verwendung dieser Einnahmen für die Instandhaltung des Straßennetzes sowie für nachhaltige Verkehrsprojekte vor;

- Synergien zwischen den verschiedenen für die Verkehrsinfrastrukturen bestimmten Finanzquellen zu fördern.

Diese Behörde muss also sicherstellen, dass die Berechnung der Mautgebühren im transeuropäischen Netz und in den damit konkurrierenden Netzen sowie die Verwendung der Einnahmen aus Maut- und Benutzungsgebühren mit den Bestimmungen der Richtlinie konform sind. Sie muss unabhängig sein, um diskriminierungsfrei und mit größtmöglicher Transparenz die Interessen des öffentlichen und des privaten Sektors berücksichtigen zu können. Die Betreiber der Straßen oder bestimmter Straßen des Netzes, für deren Benutzung Gebühren erhoben werden, sind in vielen Fällen dem privaten Sektor zuzurechnen.

Jeder Mitgliedstaat könnte diese Struktur je nach seinen Erfordernissen schaffen und sie an die Besonderheiten des nationalen Netzes anpassen.

V. BESTANDTEILE DER ANALYSE DER AUSWIRKUNGEN DER RICHTLINIE

Der Straßenverkehr verursacht externe Kosten, die nach Fahrtstrecke und Uhrzeit, Art der Infrastruktur und Fahrzeugmerkmalen stark variieren. Im Rahmen des Projekts RECORDIT[5] wurden die Kosten der einzelnen Verkehrsträger in der Europäischen Union geprüft und die Auswirkungen eines Entgeltsystems auf LKW evaluiert. RECORDIT hat die Kosten nach Ort und Bevölkerungsdichte zugewiesen.

---

[5] RECORDIT Real Cost reduction of door-to-door intermodal transport, ein im Rahmen des Fünften Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung finanziertes Projekt. Die Projektberichte sind im Internet verfügbar unter www.recordit.org

Die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge auf der Grundlage der externen Kosten wurde darüber hinaus anhand des SCENES-Modells[6] für das Jahr 2020 untersucht. Dieses Modell vergleicht ein Basisszenario mit einem Alternativszenario mit Benutzungsgebühren.

Dieser Richtlinienvorschlag wird zu einer Verringerung der unerwünschten externen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs beitragen. Durch die gestaffelten Mautgebühren werden der Einsatz schadstoffärmerer Fahrzeuge gefördert, die Transportwege optimiert, die umweltfreundlichsten Strecken wettbewerbsfähiger gemacht und die Benutzer dazu angeregt, ihr Verhalten mit Blick auf die echten Verkehrskosten zu ändern.

Die Kapazitäten der einzelnen Netze werden somit zweckmäßiger und effizienter genutzt, wodurch Staus und damit Zeitverluste zurückgehen. Langfristig werden die Wirtschaftsbeteiligten dazu angeregt, ihre Logistikkette neu zu organisieren und ihre Wahl der Verkehrsträger auf der Grundlage klarer ökonomischer Signale anzupassen - zum Nutzen sowohl der Umwelt als auch des Verkehrsbereichs.

Darüber hinaus wird das System der Infrastrukturabgaben zu voraussichtlichen Einnahmenüberschüssen in Gebieten mit hoher Verkehrs- und Bevölkerungsdichte führen. Diese Überschüsse werden zur Steigerung der Effizienz des gesamten Verkehrsbereich verwendet.

Hervorzuheben sind vor allem folgende Auswirkungen des vorgeschlagenen neuen Entgeltsystems:

- **Änderung der Fahrtstrecken des Schwerlastverkehrs**

Da für den Verkehr durch sensible Gebiete höhere Abgaben erhoben werden könnten, könnte der Straßengüterverkehr sich aus diesen Gebieten vermehrt zurückziehen und sich stärker auf Überlandstraßen konzentrieren, wo die Kosten der Umweltbelastung am niedrigsten sind. Sind die Berggebiete zwingend zu durchfahren, so werden alternative Verkehrsträger, vor allem die „Rollende Landstraße“, verstärkt von diesem Korrektureffekt der Richtlinie über die Straßenbenutzungsgebühren profitieren.

- **Änderung des LKW-Bestands**

Das Entgelt pro Tonne wird für kleine/mittlere Lastkraftwagen im transeuropäischen Netz über dem Entgelt pro Tonne für schwere Nutzfahrzeuge liegen. Die kleinen/mittleren Lkw befördern weniger Tonnen Güter als die Schwerlaster, auf die die Infrastrukturgebühren umgelegt werden können. Die kleinen Lastkraftwagen befördern zwar weniger Güter als die Schwerlaster, doch verursachen auch sie Schäden an den Verkehrswegen und tragen unmittelbar - in gleichem Maß wie der Schwerlastverkehr - zur Überlastung des TEN-Netzes und zum Anstieg der Unfallzahlen bei. Das neue Gebührensystem sollte also in gewissem Maße den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge und damit die Optimierung des Straßengüterverkehrs fördern.

---

[6] SCENES Scenarios for European transport, im Rahmen des Vierten Rahmenprogramms für Forschung im Bereich des Verkehrs finanziertes Projekt. Weitere Einzelheiten sind dem Abschlussbericht zu entnehmen unter http://europa.eu.int/comm/transport/extra/final_reports/strategic/SCENES.pdf

Das Beispiel der Tarifierung in der Schweiz hat starke Auswirkungen in Form einer Umstrukturierung der Fahrzeugflotte gezeigt. Nach der Einführung der Kilometerabgabe ist der Verkauf von Fahrzeugen über 3,5 t um 45% angestiegen, wobei der Verkauf der Fahrzeuge über 26 t besonders stark anstieg. Da die Abgabe auf dem gesamten Straßennetz der Schweiz gilt, sind die Auswirkungen der auf das TEN-Netz beschränkten Politik auf den Fahrzeugbestand wahrscheinlich geringer, doch dürften sie trotzdem erheblich sein, da über dieses Netz 50% des Verkehrs in tkm abgewickelt werden.

Die Erhebung von Straßenbenutzungsentgelten dürfte außerdem weitere positive Änderunge bewirken, sowohl in Bezug auf die Fahrzeugtechnik als auch auf das Verhalten der Straßengüterverkehrsunternehmen und des Logistikmanagements im Güterverkehr. Die Differenzierung der Mautgebühren dürfte sich positiv auf den Fahrzeugbestand auswirken. So weisen beispielsweise die im Hinblick auf die Einführung des neuen Gebührensystems in Deutschland vorgenommenen Schätzungen bis 2010 auf eine drastische Verringerung der EURO-III-Fahrzeuge hin, während der Anteil der EURO-V-Fahrzeuge dann über 50% liegen wird.

VI. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Verkehrsbenutzer haben ein Recht zu erfahren, was sie wofür zahlen. Daher müssen die Systeme gefördert werden, bei denen die mit der Benutzung der Infrastrukturen verbundenen Kosten in Form von Beförderungspreisen an die Benutzer weitergegeben werden, ohne den Zugang zu hochwertigen und flächendeckend verfügbaren Verkehrsdiensten zu beeinträchtigen.

Immer mehr Mitgliedstaaten ergreifen die Initiative zur Errichtung eines Systems der Infrastrukturtarifierung, das diese Kosten an die Benutzer weitergibt. Angesichts dieser isolierten Initiativen der Mitgliedstaaten und der Bedeutung des Straßengüterverkehrs für die europäische Wirtschaft muss der bestehende Gemeinschaftsrahmen für die Erhebung von Benutzungsgebühren verstärkt werden. Es besteht die Gefahr, dass diese einzelstaatlichen Initiativen zu neuen Wettbewerbsverzerrungen führen und damit das gute Funktionieren des Binnenmarktes gefährden.

Nach wiederholter Aufforderung durch die Mitgliedstaaten, den europäischen Rat und das Europäische Parlament legt die Kommission daher einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge vor. Dieser Rechtsrahmen ist eine wichtige Ergänzung des Binnenmarkts, der dauerhaft freien Verkehr gewährleistet.

Diese Reform trägt auf entscheidende Weise dazu bei, die Leistungsfähigkeit und Produktivität des Verkehrssektors zu steigern. Mit den Einnahmen aus Benutzungsentgelten können Vorhaben des transeuropäischen Netzes finanziert werden, die gegenwärtig den Rahmen der einzelstaatlichen Haushalte und des Gemeinschaftshaushalts sprengen. Langfristig werden die Transportunternehmer und Verlader dazu angeregt, ihre Logistikkette umzustrukturieren.

Der Richtlinienvorschlag bildet einen Rahmen, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung des Subsidaritätsprinzips durch eine Preisstruktur, die die von der Allgemeinheit zu tragenden Kosten besser widerspiegelt, wirtschaftliche Anreize für den Verkehr bieten können.

Die schrittweise Einführung der Gebühren für den gewerblichen Verkehr kann als Schulbeispiel dienen und die Mitgliedstaaten bei Bedarf auch zur Einführung von Gebühren für den Privatverkehr ermutigen, insbesondere in städtischen Ballungsgebieten.

VII. ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ÄNDERUNGEN DER RICHTLINIE 1999/62/EG

Artikel 1 des Richtlinienvorschlags

- **Punkt 1)** ändert Artikel 2 der Richtlinie 1999/62/EG, der die Begriffsbestimmungen im Rahmen der Richtlinie enthält. Zu den neuen Begriffsbestimmungen zählen das Netz, für das die Mautgebühren gelten (neue Absätze a und a *a*, die an die Stelle des Konzepts der Autobahn in der Richtlinie 1999/62/EG treten), die Baukosten (in der Richtlinie 1999/62/EG nicht definiert) und das Fahrzeug (die Richtlinie gilt nun für Lastkraftwagen über 3,5 t). Artikel 2 bezieht ferner im Sinne größerer Klarheit unter Verweis auf einen Anhang die gesamte derzeitige Nomenklatur der Fahrzeuge der EURO-Emissionsklassen ein.

- **Punkt 2)** passt Artikel 6 der Richtlinie 1999/62/EG im Sinne größerer Einheitlichkeit des Wortlauts an, um die durch den Richtlinienvorschlag gebotene neue Möglichkeit zur Senkung der Kfz-Steuern gemäß dem neuen Artikel 7 *c* zu berücksichtigen.

- **Punkt 3)** ändert bzw. fügt mehrere neue Bestimmun gen in Artikel 7 der Richtlinie 1999/62/EG ein.

  - Absatz 2 betreffend das Autobahnnetz, auf dem die Mautgebühren erhoben werden, wird ersetzt. Der auf dem Konzept der «Autobahn » beruhende Ansatz wird ersetzt durch einen in anderen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften entwickelten Ansatz ersetzt, der auf dem transeuropäischen Straßennetz basiert, zu dem konkurrierende Straßen hinzutreten. Dieses Konzept von mit dem transeuropäsichen Straßennetz konkurrierenden Straßen trägt den derzeitigen Bedenken der Mitgliedstaaten Rechnung, die mit einer Verlagerung des Verkehrs auf nichtmautpflichtige Verkehrsachsen konfrontiert sind.

  - Absatz 4 zum diskriminierungsfreien Charakter der Infrastrukturbenutzungsgebühren wird ersetzt durch einen vollständigeren Wortlaut.

  - Absatz *5 a* zielt auf die Anpassung der Richtlinie 1999/62/EG an den technischen Fortschritt bei der Mautgebührenerhebung ab, d.h. auf die elektronischen Erhebungssysteme. Es handelt sich darum, sicherzustellen, dass diese Systeme für den Straßenverkehr so wenig Nachteile wie möglich mit sich bringen und den freien Verkehr nicht behindern.

  - In Absatz 9 wird die Grundlage für die Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren entwickelt. Der Wortlaut der Richtlinie 1999/62/EG wird ersetzt durch den neuen Ansatz dieses Vorschlags (gesamte Infrastrukturkosten und Unfallkosten).

  - Absatz 10 der Richtlinie 1999/62/EG wird ersetzt durch den neuen Ansatz betreffend die Differenzierung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren. Die Mitgliedstaaten können nun die Mautgebühren nach den einzelnen Fahrzeugtypen, Tageszeit, Stauneigung und der Achse des Straßennetzes differenzieren. Der

Richtlinienvorschlag sieht außerdem vor, dass die achsenspezifische Differenzierung der Gebühren des Netzes ab Juli 2008 zwingend sein wird.

- Der neue Paragraph 11 sieht die Möglichkeit vor, Erhöhungen der Gebühren in den besonders empfindlichen Zonen und insbesondere in den Bergen vorzunehmen. Diese Bestimmung bildet ein wesentliches innovatives Element des Richtlinienvorschlags, um die Verwirklichung des Transportverkehrsnetzes (Straßen und Andere) in diesen empfindlichen Zonen zu unterstützen. Diese Erhöhungen werden unter der strengen Kontrolle der Kommission umgesetzt.

- Der neue Paragraph 12 umfasst eine praktische Modalität der Anwendung der Gebühren durch die Mitgliedstaaten. Er spiegelt das neue Konzept einer größeren Unterscheidung der Gebühren wider.

- **Punkt 4)** fügt der Richtlinie 1999/62/EG einen Artikel 7 *a* und 7 *b* hinzu. Artikel 7 *b* stellt die Grundsätze der Berechnung der Gebühren nach einer gemeinsamen Methodologie auf. Diese Methodologie wird in einem neuen Anhang III der Richtlinie 1999/62/EG entwickelt. Artikel 7 *b* erlaubt den Mitgliedstaaten, die Nutzungsgebühren für Infrastruktur erheben, eine Kompensation für diese Lasten zu bewilligen. Diese Kompensation findet auf die Kraftfahrzeugsteuern Anwendung, ohne allerdings andere Kompensationen auszuschließen.

- **Punkt 5)** fügt der Richtlinie 1999/62/EG einen Artikel 8 *a* und 8 *b* hinzu. Artikel 8 *a* erlegt den Mitgliedstaaten die Schaffung einer unabhängigen Infrastrukturüberwachungsbehörde auf. Sie stellt eine Maßnahme dar, die für die gute Umsetzung des neuen Rahmens notwendig ist, der durch die Richtlinie geschaffen wurde. In Artikel 8 *b* sind die Bedingungen der Bewilligung von Nachlässen und von Reduzierungen der Gebühren festgelegt.

- **Punkt 6)** ändert hauptsächlich das Verwendungskonzept der Einnahmen der Infrastrukturnutzungsgebühren, das in Artikel 9 der Richtlinie 1999/62/EG verankert wurde. Während die Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 1999/62/EG frei sind, jede Art von Ausgaben mit diesen Einnahmen vorzunehmen, sieht der neue Vorschlag vor, dass diese dem Verkehrssektor zugewiesen werden müssen, wobei die ausgewogene Entwicklung der Verkehrsnetze zu beachten ist.

- **Punkt 7)** fügt der Richtlinie 1999/62/EG Artikel 9 *a*, 9 *b* und 9 *c* hinzu. Artikel 9 *a* erlegt den Mitgliedstaaten auf, adäquate Kontrollen sowie ein Sanktionssystem zu schaffen, das eine Anwendung der Richtlinie garantiert. Artikel 9 *b* hat die Aktualisierung der technischen Anhänge der Richtlinie zum Gegenstand und insbesondere die neue Methodologie der Berechnung der Gebühren. Schließlich führt der Artikel 9 *c* das Verfahren eines Ausschusses und eines Konsultationsverfahren der Kommission ein. Diese Bestimmung ist die praktische Umsetzung der neuen Kompetenzen der Kommission im Bereich der Infrastrukturnutzungsgebühren (für die Definition des Netzes, das durch die Richtlinie erfasst wird, für die Kontrolle der Parameter der Berechnung der Gebühren usw.)

- **Punkt 8)** ändert Artikel 11 der Richtlinie 1999/62/EG. Er sieht vor, dass die Kommission an das Europäische Parlament und an den Rat über die Umsetzung und die Auswirkungen der Richtlinie bis zum 1. Juli 2008 Bericht erstatten wird.

- **Punkt 9)** hat eine Aktualisierung der Höchstsätze der Benutzungsgebühren in Anhang II der Richtlinie 1999/62/EG zum Gegenstand. Diese im Jahre 1999 festgelegten Benutzungsgebühren, sind mittels eines korrigierenden Faktors angepasst worden, der aufgrund der Inflation in der Europäischen Union im Jahre 2000 (1.9%) berechnet wurde, 2001 (2.2%), 2002 (2.1%).

- **Punkt 10)** führt einen Anhang 0 ein, der die verschiedenen EURO-Normen wieder aufnimmt, die auf die Fahrzeuge anwendbar sind (siehe ebenfalls Punkt 1) oben).

- **Punkt 11)** führt einen neuen Anhang III ein, der die Methodologie der Berechnung der Gebühren wieder aufnimmt (siehe ebenfalls Punkt 4) oben).

Artikel 2 des Richtlinienvorschlags

Anpassung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften an den Richtlinienvorschlag durch die Mitgliedstaaten.

Artikel 3 des Richtlinienvorschlags

In Kraft treten des Richtlinienvorschlags.

2003/0175 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71, Absatz 1,

gestützt auf die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge[7], insbesondere auf Artikel 7,

auf Vorschlag der Kommission[8],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[9],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[10],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags[11],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten, das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit erfordern die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmern. Ein gewisser Grad an Harmonisierung wurde bereits mit der Verabschiedung der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates erreicht.

(2) Gerechtere Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur sind von grundlegender Bedeutung für die Gewährleistung dauerhafter Verkehrsbedingungen in der Gemeinschaft. Das Ziel der optimalen Nutzung des bestehenden Straßennetzes und einer erheblichen Verringerung seiner negativen Auswirkungen muss, wenn möglich, ohne zusätzliche Belastung für die Unternehmer erreicht werden, damit ein solides

---

[7] ABl. L 187 vom 20.07.1999, S. 42.
[8] ABl. C […] vom […], S. […].
[9] ABl. C […] vom […], S. […].
[10] ABl. C […] vom […], S. […].
[11] ABl. C […] vom […], S. […].

Wirtschaftswachstum und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet sind.

(3) Im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ hat die Kommission die Vorlage einer Richtlinie zur Tarifierung der Straßeninfrastruktur angekündigt. Das Europäische Parlament hat bei der Annahme des Berichts zu den Schlussfolgerungen des Weißbuchs die Notwendigkeit einer Tarifierung der Infrastrukturen bekräftigt. Der Europäische Rat von Kopenhagen im Dezember 2002 und der Europäische Rat von Brüssel im März 2003 haben außerdem die Absicht der Kommission befürwortet, eine neue Richtlinie zur «Eurovignette » vorzulegen.

(4) In der Richtlinie 1999/62/EG werden bei der Festlegung der Mautgebühren die Kosten von Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau der Infrastrukturen berücksichtigt. Um zu verhindern, dass bereits gezahlte Baukosten in die Abgaben einbezogen werden, muss die Berücksichtigung dieser Kosten auf neue Infrastrukturen beschränkt werden, d.h. auf Infrastrukturen, die in Zukunft gebaut werden bzw. gerade fertiggestellt wurden. Gleichwohl sollte eine besondere Bestimmung vorgesehen werden, um bei der Berücksichtigung der Baukosten die Rechte aus zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie bereits bestehenden Konzessionsverträgen zu wahren.

(5) In die Entscheidung der Mitgliedstaaten über die Einführung von Mautgebühren sollten ferner die nicht durch Versicherungen abgedeckten Unfallkosten, die zu Lasten der Allgemeinheit gehen, einfließen.

(6) Der internationale Straßengüterverkehr konzentriert sich auf das transeuropäische Straßengüterverkehrsnetz. Außerdem ist die Schaffung des Binnenmarktes von grundlegender Bedeutung für den gewerblichen Kraftverkehr. Daher muss der gemeinschaftliche Rechtsrahmen den kommerziellen Verkehr auf dem transeuropäischen Straßennetz umfassen, wie es in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes[12] festgelegt ist. Um ein Ausweichen des Verkehrs mit möglicherweise schwerwiegenden Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit und die optimale Nutzung des Verkehrsnetzes zu verhindern, müssen die Mitgliedstaaten die Mautgebühren auf allen unmittelbar mit den transeuropäischen Netz konkurrierenden Straßen (Hauptverkehrsstraßennetz) erheben. In Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip steht es den Mitgliedstaaten weiterhin frei, unter Beachtung der Regeln des EG-Vertrags auf anderen, nicht zum Hauptverkehrsstraßennetz gehörenden Straßen, Maut- und/oder Benutzungsgebühren zu erheben.

(7) Ein grundlegender Bestandteil des Gebührensystems ist die Tatsache, dass der Nutzer die Entscheidungen, die die Höhe der Gebühren beeinflussen (umweltfreundlichere Fahrzeuge, ökologisch weniger anfällige Strecken, verkehrsärmere Zeiträume sowie sicherere Strecken und Fahrzeuge) selbst trifft. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Mautgebühren entsprechend dem Fahrzeugtyp, seiner Emissionskategorie («EURO»-Einstufung), dem Grad der von ihm verursachten Straßenschäden sowie nach Ort, Zeitpunkt und Grad der Stauneigung anpassen können. Diese Differenzierung der Mautgebührenhöhe muss proportional zum angestrebten Ziel sein.

---

12 ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Geändert durch die Entscheidung 1346/2001/EG (ABl. L185 vom 6.7.2001, S.1).

(8) Die finanzielle Belastung des Straßenverkehrssektors darf im Rahmen des Möglichen nicht erhöht werden, sondern muss umverteilt werden, indem das System von Steuern und festen Gebühren durch ein System nutzungsbezogener Gebühren ersetzt wird. Bei der Einführung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren müssen die Mitgliedstaaten daher in der Lage sein, die jährlichen Kraftfahrzeugsteuersätze zu senken, gegebenenfalls unter die in Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG vorgesehenen Mindestsätze.

(9) Bei der Finanzierung der Infrastrukturen besteht Grund, die Anstrengungen zur Verringerung der Stauneigung und Schaffung der Infrastrukturen des transeuropäischen Netzes zu erhöhen. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, müssen die Einnahmen aus Gebühren für die Instandhaltung der Straßeninfrastrukturen sowie zum Nutzen des Verkehrssektors eingesetzt werden und so zum ausgewogenen Ausbau aller Infrastrukturen beitragen.

(10) Besonders sensiblen Gebieten, vor allem Berggebieten wie den Alpen oder den Pyrenäen, muss besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Der Start neuer wichtiger Infrastrukturvorhaben ist oft gescheitert, weil die benötigten beträchtlichen Finanzmittel nicht vorhanden waren. In besonders sensiblen Gebieten müssen die Benutzer daher einen zusätzlichen Beitrag zur Finanzierung grundlegender Vorhaben von sehr hohem zusätzlichem Nutzen auf europäischer Ebene leisten, die sich gegebenenfalls auch auf andere Verkehrsträger im gleichen Korridor und in der gleichen Region beziehen. Die Höhe dieses Betrags darf jedoch im Hinblick auf die Erhaltung des freien Verkehrs nicht unverhältnismäßig sein und muss sich an den für das Vorhaben erforderlichen Finanzmitteln orientieren. Der Betrag muss ebenfalls am Ausgangswert der Mautgebühren orientiert sein, damit die Kosten in einem Korridor nicht künstlich erhöht werden, was zum Ausweichen des Verkehrs auf andere Korridore, einschließlich örtlicher Verkehrsüberlastung und einer ineffizienten Nutzung der Netze, führen könnte.

(11) Die Gebühren dürfen weder diskriminierend sein, noch übermäßige Formalitäten umfassen oder Hindernisse an den Binnengrenzen schaffen. Zu diesem Zweck müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden, damit die Zahlung jederzeit und mit unterschiedlichen Zahlungsmitteln erfolgen kann. Außerdem muss sichergestellt sein, dass das elektronische Zahlungssystem (das im Fahrzeug angebrachte Gerät) sowohl für gelegentliche als auch für häufige Nutzer zugänglich ist.

(12) Um eine einheitliche Anwendung des Systems der Infrastrukturtarifierung zu gewährleisten, müssen die Mitgliedstaaten die Höhe der Mautgebühren unter Berücksichtigung der zu deckenden Kosten nach einer gemeinsamen Methodik festlegen. Diese Methodik muss ebenfalls Schätzungen von Unfallkosten vorsehen, die herangezogen werden für den Fall, dass ein Mitgliedstaat bei seiner Evaluierung die lokalen und regionalen Gegebenheiten nicht angemessen berücksichtigt hat. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission außerdem die Werte je Einheit und die übrigen Parameter, die sie zur Berechnung der einzelnen Bestandteile der Mautgebühren heranziehen möchten, zur Genehmigung mit.

(13) Um die ordnungsgemäße Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie zu gewährleisten, müssen die Mitgliedstaaten eine unabhängige Aufsichtsbehörde für die Straßeninfrastrukturen benennen. Diese Behörde stellt ein Schlüsselelement im Hinblick auf die Gewährleistung - durch angemessene Kontrolle - einer ausgewogenen Verwendung der verfügbaren Mittel dar. In diesem Zusammenhang müssen einfache und klare Regeln im Hinblick auf Synergien zwischen den Infrastrukturen konkurrierender Verkehrsträger im gleichen Korridor gefördert werden.

(14) Für den Ausbau des Tarifierungssystems für die Benutzung der Straßeninfrastruktur sind weitere technische Fortschritte erforderlich. Vorzusehen ist ein Verfahren, das es der Kommission ermöglicht, die Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG an den technischen Fortschritt anzupassen und zu diesem Zweck die Mitgliedstaaten zu konsultieren. Die zur Durchführung der genannten Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sind gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[13] zu erlassen.

(15) Die Ziele der geplanten Maßnahme, nämlich die Harmonisierung der Bedingungen, die für die Erhebung von Mautgebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen gelten, können auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; da sie angesichts der gemeinschaftlichen Dimension und dem Schutz des Verkehrsbinnenmarktes besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können, kann die Gemeinschaft gemäß dem in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem im selben Artikel enthaltenen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 1999/62/EG wird wie folgt geändert:

1) Artikel 2 wird wie folgt geändert :

a) Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

«a) "transeuropäisches Straßennetz" das in Anhang I, Abschnitt 2 der Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[14] festgelegte und mit Karten erläuterte Straßennetz. Die Karten beziehen sich auf die entsprechenden Abschnitte im verfügenden Teil und/oder in Anhang II der genannten Entscheidung; »

b) Folgende Buchstabe a *a)* und a *b)* werden eingefügt:

«a *a*) "Hauptstraßennetz" das transeuropäische Straßennetz sowie jede andere Strecke, auf die der Verkehr vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann und die direkt mit bestimmten Teilen dieses Netzes konkurriert ; dazu zählen die städtischen Durchgangsstraßen ;

«a *b*) "Baukosten" die mit dem Bau verbundenen Kosten, gegebenenfalls einschließlich der Kosten der Zinsen auf das investierte Kapital, neuer Infrastrukturen oder von Infrastrukturen, deren Bau nicht vor dem ... [*15 Jahre vor Inkrafttreten dieser Richtlinie abgeschlossen wurde*] ;»

c) unter Buchstabe b) werden die Worte «deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet» ersetzt durch die Worte «deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und den entsprechenden Kosten pro Kilometer richtet» ;

d) Die Buchstaben d) und e) erhalten folgende Fassung :

---

13 ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

14 ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1

«d)“Fahrzeug” ein Kraftfahrzeug oder eine Gelenkfahrzeugkombination, die ausschließlich vorgesehen ist oder ausschließlich eingesetzt wird für den Güterkraftverkehr und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 3,5 t beträgt ;

e) Fahrzeug der Klasse «EURO 0», «EURO I»,«EURO II»,«EURO III»,«EURO IV»,«EURO V» ein Fahrzeug, das mit den Emissionsgrenzwerten in Anhang 0 dieser Richtlinie konform ist.»

e) Buchstabe f) wird gestrichen.

2) Artikel 6 wird wie folgt geändert :

a) In Absatz 2 werden die Worte «Die Mitgliedstaaten können ermäßigte Sätze oder Befreiungen anwenden auf :» ersetzt durch folgenden Wortlaut : «Unbeschadet von Artikel 7*b* können die Mitgliedstaaten ermäßigte Sätze oder Befreiungen anwenden auf :»

b) In Absatz 4 werden die Worte «Unbeschadet von Absatz 1, Unterabsatz 2 und der Absätze 2 und 3 dieses Artikels» ersetzt durch die Worte «Unbeschadet der Absätze 2 und 3 und von Artikel 7*b*,»

3) Artikel 7 wird wie folgt geändert :

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung :

«1. Die Mitgliedstaaten dürfen unter den in den Absätzen 2 bis 12 genannten Bedingungen Maut- und/oder Benutzungsgebühren beibehalten oder einführen.

2. Die Maut- und Benutzungsgebühren gelten für die festgelegten Fahrzeuge und auf dem transeuropäischen Straßennetz. Die Mitgliedstaaten können die Maut- und Benutzungsgebühren auf andere Strecken des Hauptstraßennetzes ausweiten. Unbeschadet von Artikel 6 unterliegt die Ausweitung auf diese anderen Strecken dem Verfahren des Artikels 9*c*, Absatz 5.

Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung der Regeln des EG-Vertrags auf anderen, nicht zum Hauptverkehrsstraßennetz gehörenden Straßen, Maut- und/oder Benutzungsgebühren zu erheben.»

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung :

«4. Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung, insbesondere aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers, des Landes oder Ortes der Zulassung des Fahrzeugs, des Ausgangs- oder Zielpunktes des Verkehrs führen.»

c) Der folgende Absatz 5 *a* wird eingefügt :

«5 *a*. Die Mitgliedstaaten, die elektronische Systeme zur Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren einsetzen, stellen für alle Fahrzeuge im Rahmen angemessener administrativer und wirtschaftlicher Vereinbarungen die in die Fahrzeuge einzubauenden Endgeräte ("On-Board-Units") zur Verfügung. Durch diese Vereinbarungen dürfen gelegentliche Benutzer des Straßennetzes weder finanziell noch auf andere Weise, beispielsweise durch zusätzliche Verwaltungsgebühren oder Anforderungen in Bezug auf Zusatzausrüstungen, benachteiligt werden.»

d) Absatz 7, zweiter Unterabsatz, wird ersetzt durch den folgenden Text: «Die Höchstsätze werden nach dem [Datum des Inkrafttretens der aktuellen Richtlinie]

alle zwei Jahre überprüft. Bei Bedarf passt die Kommission die Sätze entsprechend dem in Artikel 9 c, Absatz 2 vorgesehenen Verfahren an.»

e) In Absatz 7 wird der Unterabsatz 3 gestrichen.

f) Absatz 9 erhält folgende Fassung :

«9. Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich an den Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes, einschließlich der zur Verringerung der Lärmbelästigung bestimmten Infrastrukturkosten und an den Kosten entsprechend den tatsächlichen Zahlungen des Infrastrukturverwalters, auf Basis objektiver umweltbezogener Aspekte, wie zum Beispiel die Bodenverseuchung, sowie an den unmittelbaren und mittelbaren Unfallkosten orientieren, die nicht durch ein Versicherungssystem gedeckt sind und daher von der Gesellschaft getragen werden müssen.

Bei der Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren werden hinsichtlich der Berücksichtigung der Baukosten die Rechte aus am …[Datum des Inkrafttretens der aktuellen Richtlinie] bereits bestehenden Konzessionsverträgen gewahrt».

g) Absatz 10 erhält folgende Fassung :

«10. Unbeschadet der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren nach Absatz 9 können die Mitgliedstaaten die Mautgebührensätze differenzieren nach:

a) Fahrzeugtypen entsprechend der Klasse der von ihnen an den Strecken verursachten Schäden gemäß Anhang III sowie entsprechend ihrer EURO-Emissionsklasse gemäß Anhang 0;

b) Tageszeit und Stauneigung auf der betreffenden Achse sofern keine Mautgebühr mehr als 100 % über der während der günstigsten Tageszeit erhobenen Gebühr liegt;

c) der betreffenden Achse des Straßennetzes entsprechend der Sensibilität der Region unter ökologischen Gesichtspunkten, der Bevölkerungsdichte und der Unfallgefahr.

Eine Differenzierung der Gebühren nach Fahrzeugtyp, Tageszeit und Stauneigung sowie der betreffenden Achse des Straßennetzes muss dem angestrebten Ziel angemessen sein.

Bis spätestens 1. Juli 2008 müssen die Mitgliedstaaten die Mautsätze entsprechend der betreffenden Achse des Straßennetzes gemäß Buchstabe c) differenzieren.»

h) Folgende Absätze 11 und 12 werden eingefügt:

«11. In Ausnahmefällen von Infrastrukturen in besonders sensiblen Gebieten, insbesondere den Berggebieten, und nach Konsultation der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 9*c*, Absatz 5 können die Mautgebühren erhöht werden für eine Querfinanzierung der Investitionskosten, die nicht die Verkehrsinfrastrukturen von hohem europäischem Interesse im gleichen Korridor und in der gleichen Verkehrsregion betreffen. Die Erhöhung darf 25 % der Mautgebühren nicht überschreiten. Die Anwendung dieser Bestimmung unterliegt der Vorlage von Finanzierungsplänen für die betreffenden Infrastrukturen und einer Kosten-Nutzen-Analyse für das neue Infrastrukturvorhaben. Bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben unterliegt die Anwendung dieser Bestimmung der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten.

Falls die geplante Erhöhung nach Ansicht der Kommission nicht den in diesem Absatz festgelegten Bedingungen entspricht, bittet sie den Ausschuss nach Artikel 9*c*, Absatz 1 um Stellungnahme. Sie kann die von dem betreffenden Mitgliedstaat geplanten Gebühren nach dem Verfahren des Artikels 9*c*, Absatz 2 ablehnen.

Teilt die Kommission dem betreffenden Mitgliedstaat mit, dass sie beabsichtigt, den Ausschuss um Stellungnahme zu bitten, so wird die in Artikel 2 der Entscheidung des Rates gemäß Artikel 9*c*, Absatz 5 genannte Frist von 30 Tagen ausgesetzt.

12. Jeder Mitgliedstaat trägt dafür Sorge, dass die Einstufung der auf seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge nach Emissionen und den an den Strecken verursachten Schäden leicht nachvollziehbar ist.

Kann ein Fahrer bei einer Kontrolle die erforderlichen Unterlagen nicht vorlegen, so können die Mitgliedstaaten Mautgebühren erheben, die der Klasse der Fahrzeuge entspricht, die die stärkste Umweltverschmutzung und die größten Schäden an den Strecken verursachen, d.h. der Fahrzeuge EURO 0 und der Fahrzeuge der Klasse III der Streckenschäden.»

4) Folgende Artikel 7*a* und 7*b* werden eingefügt:

«Artikel 7*a*

1. Die Mitgliedstaaten legen die Höhe der Mautgebühren unter Berücksichtigung der abzudeckenden Kosten nach der gemeinsamen Methodik in Anhang III fest. Die Schätzungen der Unfallkosten unter Ziffer 2 des Anhangs werden herangezogen, falls ein Mitgliedstaat bei seiner Evaluierung die lokalen und regionalen Gegebenheiten nicht angemessen berücksichtigt hat.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Werte je Einheit und die übrigen erforderlichen Parameter, die sie zur Berechnung der einzelnen Kostenbestandteile heranziehen, mit. Nach Stellungnahme des gemäß Artikel 9*c*, Absatz 1 eingesetzten Ausschusses genehmigt die Kommission die Werte und Parameter nach dem Verfahren des Artikels 9*c*, Absatz 2.

Artikel 7*b*

1. Unbeschadet der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und vorbehaltlich der übrigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts können die Mitgliedstaaten bei der Einführung eines Systems von Infrastrukturmaut- und/oder Benutzungsgebühren einen Ausgleich für diese Abgaben gewähren, insbesondere durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuersätze, gegebenenfalls unter die in Anhang I festgelegten Mindestsätze.

2. Die Höhe des Ausgleichs muss an der Höhe der entrichteten Maut- und/oder Benutzungsgebühren orientiert sein. Die Mitgliedstaaten können jedoch einen Durchschnittswert festlegen, der auf dem für die einzelnen, in Anhang I genannten Fahrzeugklassen gewährten Ausgleich basiert.

3. Die Mitgliedstaaten legen in einem gemeinsamen Programm das System der Maut- und/oder Benutzungsgebühren und die Ausgleichsregelung fest. Jede Ausgleichsregelung muss in dem auf die Einführung des neuen Maut- und/oder Benutzungsgebührensystems folgenden Jahr eingeführt werden.»

5) Folgende Artikel 8*a* und 8*b* werden eingefügt:

«Artikel 8*a*

1. Jeder Mitgliedstaat trägt für die Benennung eine unabhängigen Infrastrukturaufsichtsbehörde Sorge.

2. Die unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde überwacht das Funktionieren des Maut- und/oder Benutzungsgebührensystems unter Gewährleistung von Transparenz und Nichtdiskriminierung zwischen den Betreibern.

3. Unbeschadet der Unabhängigkeit des privaten Konzessionsinhabers, prüft die unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde, ob die aus Maut- und Benutzungsgebühren für Verkehrsinfrastrukturen stammenden Einnahmen für nachhaltige Verkehrsprojekte verwendet werden.

4. Die unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde fördert durch Koordinierung der verschiedenen Finanzierungsmittel für Verkehrsinfrastrukturen Synergieeffekte bei der Finanzierung.

5. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Benennung der unabhängigen Infrastrukturaufsichtsbehörde und über deren Zuständigkeitsbereiche.

Artikel 8*b*

Die eventuell gewährten Ermäßigungen der Mautgebühren sind auf die tatsächlichen Einsparungen des Infrastrukturbetreibers bei den Verwaltungskosten begrenzt. Bei der Festlegung der Höhe der Ermäßigung dürfen die in den erhobenen Mautgebühren bereits enthaltenen Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden.»

6) Artikel 9 wird wie folgt geändert :

a) Absatz 1 Buchstabe c) erhält folgende Fassung :

«c) Versicherungssteuern».

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung :

« 2. Unbeschadet des Artikels 7, Absatz 11 werden die Einnahmen aus Maut- und/oder Benutzungsgebühren zur Instandhaltung der betreffenden Infrastruktur sowie zugunsten des gesamten Verkehrssektors eingesetzt, unter Berücksichtigung des ausgewogenen Ausbaus der Verkehrsnetze.»

7) Folgende Artikel 9*a*, 9*b* und 9*c* werden eingefügt:

«Artikel 9*a*

Die Mitgliedstaaten sehen geeignete Kontrollen vor und legen einen Sanktionsmechanismus für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften fest; sie treffen alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewendet werden. Die festgelegten Strafmaßnahmen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Artikel 9*b*

Die Kommission aktualisiert die Anhänge entsprechend dem technischen Fortschritt oder dem Preisanstieg gemäß dem Verfahren des Artikels 9*c*, Absatz 3.

Artikel 9*c*

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70[15] eingesetzten Ausschuss unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, werden die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates gemäß den Bestimmungen von Artikel 8 des Beschlusses angewendet.

3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, werden die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates gemäß den Bestimmungen von Artikel 8 des Beschlusses angewendet.

   Der in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Zeitraum wird auf 3 [*drei*] Monate festgesetzt.

4. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

5. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, wird die Entscheidung des Rates vom 21. März 1962[16] über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs angewendet.»

8) Artikel 11 erhält folgende Fassung :

«Artikel 11

Spätestens am 1. Juli 2008 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor, wobei sie der Entwicklung der Technik und des Verkehrsaufkommens Rechnung trägt.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens zwölf Monate vor diesem Termin die erforderlichen Angaben.»

9) Die Tabelle in Anhang II mit den Höchstsätzen der Jahresgebühren wird wie folgt geändert:

«Jahresgebühr

	max. 3 Achsen	min. 4 Achsen
EURO O	1 020	1 648
EURO I	904	1 488
EURO II und schadstoffärmer	797	1 329

10) Der Anhang 0, dessen Wortlaut in Anhang I dieser Richtlinie enthalten ist, wird eingefügt.

---

[15] ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 4

[16] ABl. L 23 vom 3.4.1962, S. 720. Entscheidung geändert durch die Entscheidung 73/402/EWG des Rates vom 22. November 1973 (ABl. L 347 vom 17.12.1973, S.48)

11) Der Anhang III, dessen Wortlaut in Anhang II dieser Richtlinie enthalten ist, wird angefügt.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. Juli 2005 in Kraft. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.

   Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den […]

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*
Der Präsident *Der Präsident*

ANHANG I

« *ANHANG O* »

EMISSIONSGRENZWERTE

1. Fahrzeug «EURO 0»

Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxid (NOx) g/kWh

12,3	2,6	15,8

2. Fahrzeuge «EURO I» / « EURO II»

	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxid (NOx) g/kWh	Partikel (PT) g/kWh
Fahrzeug «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
Fahrzeug «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) Auf den Grenzwert für die Partikelemissionen wird bei Motoren mit einer Leistung bis zu 85 kW ein Koeffizient von 1,7 angewendet.

3. Fahrzeuge «EURO III» / «EURO IV» / «EURO V»

Die spezifischen Massen des Kohlenmonoxids, der gesamten Kohlenwasserstoffe, der Stickstoffoxide und der Partikel, die bei der ESC-Prüfung gemessen wird, und der bei der ELR-Prüfung gemessene Rußwert dürfen folgende Werte(1) nicht überschreiten:					
	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxid (NOx) g/kWh	Partikel (PT) g/kWh	Ruß m^{-1}
Fahrzeug «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
Fahrzeug «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Fahrzeug «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5

(1) Ein Prüfzyklus besteht aus einer Abfolge von Prüfphasen mit jeweils einer bestimmten Drehzahl und einem bestimmten Drehmoment, die der Motor unter stationären (ESC-Prüfung) bzw. instationären Bedingungen (ETC-, ELR-Prüfung) durchlaufen muss
(2) 0,13 für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,7 dm³ je Zylinder und einer Nenndrehzahl von über 3000min-1.

Bei Dieselmotoren, die zusätzlich der ETC-Prüfung unterzogen werden, und speziell bei Gasmotoren darf die spezifische Masse von Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe ohne Methan, Methan (gegebenenfalls), Stickstoffoxid und Partikeln (gegebenenfalls) folgende Werte nicht überschreiten:					
	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe ohne Methan	Masse Methan (CH_4) (1) g/kWh	Masse Stickstoffoxid (NOx) g/kWh	Masse Partikel (PT) (2) g/kWh

		(NMHC) g/kWh			
Fahrzeug «EURO III»	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 (3)
Fahrzeug «EURO IV»	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03
Fahrzeug «EURO V»	4,0	0,55	1,1	2,0	0,03

(1) Nur für mit Erdgas betriebene Motoren.

(2) Gilt nicht für Gasmotoren.

(3) 0,21 für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,75 dm^3 je Zylinder und einer Nenndrehzahl von über 3000min-1.»

ANHANG II

«ANHANG III

BERECHNUNG UND ANRECHNUNG DER KOSTEN

In diesem Anhang wird die Methode zur Berechnung der einzelnen Bestandteile der Mautgebühren festgelegt. Die geschätzten Kosten und die verwendeten Angaben unter Ziffer 2 dienen nur der Information. Sie müssen jedoch herangezogen werden, wenn ein Mitgliedstaat bei seiner Evaluierung die lokalen und regionalen Gegebenheiten nicht angemessen berücksichtigt hat.

1. Infrastrukturkosten

1.1. Kosten der Investitionen in Infrastrukturen

Die Kosten der Infrastrukturinvestitionen, berechnet als Baukosten der betreffenden Infrastrukturen und als jährlicher Betrag ausgedrückt (einschließlich eines angemessenen Zinssatzes auf das investierte Kapital) während der vorausbestimmten Lebensdauer der Infrastrukturen, sind nach Maßgabe der Zahl der Fahrzeuge/der von jeder Fahrzeugklasse jährlich zurückgelegten Kilometer anzulasten.

Durchschnittliche Investitionskosten (Euro/Fahrzeug.km)=

Jährliche Abschreibungen der Investion und Zinsen auf das investierte Kapital

*** Anteil des gewerblichen Verkehrs**

/ von Nutzfahrzeugen zurückgelegte Kilometer

1.2. Kosten der Schäden an den Infrastrukturen

Die Kosten der Schäden an den Infrastrukturen werden als Durchschnitt (über höchstens fünf Jahre) der jährlichen Instandhaltungs- und Betriebskosten der betreffenden Infrastrukturen berechnet und müssen - mit einem Äquivalenzfaktor gewichtet - nach Maßgabe der Fahrzeuge/der jährlich von jeder Fahrzeugklasse zurückgelegten Kilometer angelastet werden. Dieser unter Ziffer 1.3 angegebene Faktor gibt den Einfluss jeder Fahrzeugklasse auf die Instandhaltungs- und Betriebskosten der betreffenden Infrastrukturen wieder. Der Faktor definiert sich nach Gewicht, Art der Radaufhängung und Zahl der Achsen der Fahrzeuge.

Durchschnittliche Infrastrukturkosten (Euro/Fahrzeug.km)=

Jährliche Instandhaltungs- und Betriebskosten

*** Verkehrsanteil nach Fahrzeugklassen, gewichtet mit den Äquivalenzkoeffizienten**

/ zurückgelegte Kilometer nach Fahrzeugklasse

1.3. Fahrzeugklassen und Äquivalenzfaktoren

Die folgende Tabelle enthält die Äquivalenzfaktoren

Fahrzeugklasse	*Äquivalenzkoeffizienten*	
	Strukturinstandhaltung[17]	*Regelmäßige Instandhaltung*
< 3,5t	0,0001	1
Zwischen 3,5 t und 7,5t, Klasse 0	1,46	3
> 7,5 t Klasse I	2,86	3
>7,5 t Klasse II	5,06	3
>7,5 t Klasse III	8,35	3

Die **Strukturinstandhaltungsmaßnahmen** sind gelegentlich durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen, z. B. die Erneuerung der Fahrbahndecken und die Sanierung von Brücken oder des Fahrbahnunterbaus. Die Kosten dieser Instandhaltung sind proportional zu den durch den Verkehr verursachten Infrastrukturschäden. Diese Schäden sind je nach Achslast unterschiedlich. Diese Schäden nehmen mit der vierten Potenz der Achslast zu. Daher steigen bei einer Verdoppelung des Gewichts die Straßenschäden um das 16-Fache.

Die regelmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen sind regelmäßig durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen, z.B. jährliche Arbeiten wie Fahrbahnmarkierung, Reinigung der Straßengräben, Winterarbeiten usw. Diese hängen zwar nicht mit dem Gewicht der Fahrzeuge zusammen, doch kommen in ihnen die Gesamtverkehrsdichte, aber auch Verkehrszusammensetzung zum Ausdruck.

Kann in der Buchführung des Infrastrukturbetreibers nicht zwischen Strukturausgaben und den übrigen Ausgaben unterschieden werden, so werden letztere pauschal auf 20% der Gesamtausgaben angesetzt.

Die Fahrzeugklassen werden in der nachstehenden Tabelle festgelegt.

Die Fahrzeuge müssen entsprechend den durch sie verursachten Schäden am Straßenoberbau in aufsteigender Folge in die Unterklassen 0, I, II und III eingestuft werden (Klasse III ist also diejenige, die die meisten Schäden an den Straßeninfrastrukturen verursacht). Die Schäden steigen mit der Erhöhung der Achslast exponentiell an.

Alle Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, deren zulässiges Gesamtgewicht weniger als 7,5 Tonnen beträgt, fallen unter die Klasse 0.

[17] Die Fahrzeugklassen entsprechen einer Achslast von 0,5 , 5,5 , 6,5 , 7,5 oder 8,5 Tonnen.

Kraftfahrzeuge

Antriebsachsen mit Luftfederungen oder als gleichwertig anerkannten Federungen[18]		Andere Aufhängungssysteme der Antriebsachsen		Schadensklasse
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		
mindestens	unter	mindestens	unter	
Zwei Achsen				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	I
13	14	13	14	I
14	15	14	15	I
15	18	15	18	I
Drei Achsen				
15	17	15	17	I
17	19	17	19	I
19	21	19	21	I
21	23	21	23	I
23	25	23	25	II
25	26	25	26	II
Vier Achsen				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	I
27	29			I
		27	29	II
		29	31	II
		31	32	II

[18] Als gleichwertig anerkannte Federungen gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang II der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 59).

29 31	31 32			

Fahrzeugkombinationen (Gelenkfahrzeuge und Anhängerfahrzeuge)

Antriebsachsen mit Luftfederungen oder als gleichwertig anerkannten Federungen		Andere Aufhängungssysteme der Antriebsachsen		Schadensklasse
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		
mindestens	unter	mindestens	unter	
2 +1 Achsen				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7.5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 Achsen				I
23	25	23	25	I
25	26	25	26	I
26	28	26	28	I
28	29	28	29	I
29	31	29	31	II
31	33	31	33	II
33	36	33	36	III
36	38	36	38	III

2 + 3 Achsen				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
3 + 2 Achsen				II
36	38	36	38	
38	40	38	40	III
40	44	40	44	
3 + 3 Achsen				
36	38	36	38	I
38	40	38	40	II
40	44	40	44	

2. Unfallkosten

Die Kosten je Einheit für jede Unfallart werden entsprechend der von der Unfallart und vom Fahrzeugtyp ausgehenden Gefahr angepasst. Anschließend wird die Versicherungsprämie je Fahrzeugtyp in Abzug gebracht. Der Bestandteil der endgültigen Belastung ist in Euro je zurückgelegtem Kilometer anzugeben. Zwischen Autobahnen, städtischen und den übrigen, nicht-städtischen Straßen ist zu differenzieren.

Folgende Formel zeigt in vereinfachter Form die Möglichkeit, die nicht durch Versicherungen gedeckten Unfallkosten zu berücksichtigen:

Durchschnittliche externe Unfallkosten nach Art der Infrastruktur (Euro/Fahrzeug.km)=

(Summe der Kosten nach Unfallart für alle Unfallarten)

*** Zahl der Unfälle mit Beteiligung eines LKW nach Unfallart - Versicherungsprämien)**

/ Fahrzeug.km

Geschätzte Höhe der Kosten nach Unfallart:

Unfälle	
mit Todesfolge	1 Mio. € / Fall
mit Schwerverletzten	135 000 € / Fall
mit Leichtverletzten	15.000 € / Fall

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333